



Fot. STANISŁAW MAKAREWICZ

Puchar dla Zakładu Nadzoru Ruchu

SŁOŃCE towarzyszyło zmaganiom sportowców-amatorów z MPK, którzy w wolną od pracy sobotę spotkali się na stadionie Nadwiślanu. Choć niewielu było chętnych na rozpoczęcie sportowych zmagani o godzinie dziewiątej, to w miarę upływu czasu i podnoszenia się słupka rtęci w termometrze, stadion Nadwiślanu zapełniał się pracownikami i ich najbliższymi. Komisja sędziowska, pracująca pod kierunkiem Zbigniewa Ciaputy naliczyła do chwili zamknięcia listy zgłoszeń, co nastąpiło o godzinie 13.30, ponad 100 chętnych do startu w wielobojach: lekkoatletycznym i strzeleckim oraz, tylko dla mężczyzn, siłowym.

Uczestnicy spartakiady pobierali więc o chętnie karty ewidencyjne, by potem, już na płycie boiska, sprawdzić swe

umiejętności, przy niemiłkającej zachęcie spikera imprezy — Edwarda Giermka.

Wielobój lekkoatletyczny składał się z czterech konkurencji — biegu z przeszkodami, skoku w dal i trójskoku z miejsca oraz pchnięcia kulą. Uczestników podzielono na pięć kategorii.

Kategoria pierwsza — dzieci: wśród 45 uczestników zwyciężył Stanisław Uchacz reprezentujący, poprzez zatrudnienie taty Zakład Budowlany przed Arturem Poturym z Zakładu Nadzoru Ruchu i Rafałem Muchą z Zakładu Napraw Tramwajów.

Kategoria druga — kobiety poniżej 30 roku życia: 1 miejsce — Urszula Bojda z Zakładu Sieci i Podstacji, 2 — Jolanta Wiechnik z Zakładu Naprawy Tramwajów, 3 — Elżbieta Uchacz z Zakładu Tran-

sportu i Sprzętu Specjalnego — startowało 6 pań.

Kategoria trzecia — kobiety powyżej 30 roku życia: wśród 7 uczestniczek najlepszą była Halina Pszyk reprezentująca Zakład Nadzoru Ruchu, wyprzedzając Barbarę Dziewońską z Zakładu Autobusowego Wola Duchacka oraz Elżbietę Kaczmarczyk z Zakładu Nadzoru Ruchu.

Kategoria czwarta — mężczyźni liczący mniej niż 35 lat: pierwszy był Stanisław Bujas z Zakładu Naprawy Autobusów, drugi Marek Jaczyna z Zakładu Tramwajowego Podgórze, a trzeci Jerzy Szafraniec z Zakładu Nadzoru Ruchu. Startowało 38 osób.

Kategoria piąta — panowie powyżej 35 roku życia. Zwyciężył Marek Pietronczyk, przed Kazimierzem Muchą, o-

(Ciąg dalszy na str. 7)

Kto się boi „Klarisolu”

POD KONIEC ubiegłego roku pisaliśmy o rewelacyjnym płynie dolewającym do paliwa — „Klarisolu SF”. 1 litr „Klarisolu” zmieszany z tysiącem litrów oleju napędowego powoduje lepsze spalanie paliwa, a co za tym idzie jego mniejsze zużycie. Zmniejsza się też około 40—50 proc. zadymienia. Prawidłowe spalanie ma korzystny wpływ na żywotność silników. „Klarisol” w MPK nie jest niczym nowym. Już w drugiej połowie lat 70 był u nas testowany. Wtedy jednak spodziewanych efektów nie przyniósł. Skład obecnego preparatu, nazwanego tak samo został nieco zmieniony. Z badań radomskiej Wyższej Szkoły Inżynierskiej prowadzonych początkowo w kieleckim „Transbudzie”, wynika, że stosując „Klarisol SF” osiąga się oszczędność od 4 do 7 proc. paliwa. W samochodach typu „kamaz” osiągnąć można nawet 10 proc.

Jak powiedział inż. Zbigniew Karkowski z Działu Gospodarki Taborem w „Transbudzie”, wprowadzono stosowanie „Klarisolu” w całym zrzeczeniu. W ubiegłym roku zmniejszyło to zużycie paliwa o 3 proc. Wszystkie wskazują, że i w tym roku będzie podobnie. A więc może w nieco mniejszym zakresie, ale jednak codzienna praktyka potwierdziła badania laboratoryjne.

W MPK postanowiono próbnie zastosować „Klarisol” w Zakładzie Eksploatacyjnym w Bieżyczach. Próby rozpoczęto w miesiącu optymalnym dla komunikacji miejskiej, bo w sierpniu. I pasażerów wtedy mniej i na ulicach luźniej. Założono, że stosowanie „Klarisolu” powinno przynieść 3 proc. oszczędności i o tyle zmniejszono normy zużycia. I był to chyba pierwszy błąd. Zmniejszenie norm przyniosło taki skutek, że w pierwszych dniach sierpnia w testowanym zakładzie mimo zastosowania „Klarisolu” przepały były większe niż normalnie. Ludzie

nie byli przekonani do eksperymentu, obawiali się o własne kieszenie, a to, że zakład zaoszczędzi paliwo niewielu obchodzi. Mimo wszystko jednak z końcem miesiąca okazało się, że oszczędności wynoszą około jednego procenta. Pozornie wydobyło się, że to bardzo mało, bo po odliczeniu kosztów „Klarisolu”, oszczędność na jednym litrze paliwa wynosiła 15 gr. Mnożąc to jednak przez ilość wypalanego przez autobusy MPK oleju, zbierze się 17,5 mln zł rocznie.

Jest jeszcze jedna sprawa. W „Transbudzie” „Klarisol” stosuje się w całym zrzeczeniu. Wprowadzając go do eksploatacji nie ponosili więc dużego ryzyka indywidualnego. Mieli też nagrody za wdrożenie owego specyfiku. W pierwszym roku 10 proc. od oszczędności w drugim 8 i w trzecim 6 procent. Nasze przedsiębiorstwo na ten test zdecydowało się samo. Dopiero teraz wynikami zaczęli się interesować inni. Efekt każdego eksperymentu będzie pełny wtedy, jeżeli wszyscy zainteresowani będą przynajmniej w 50 proc. przekonani o konieczności zmian. Testowano „Klarisol” na największym „kopciuchu” z ZAW, spaliny wykazały o 50 proc. mniejsze zadymienie. Czy to bodaj nie ważniejsze od wyników ekonomicznych? A przecież ten dodatkowy efekt nie nie kosztuje. Wszyscy wołamy wielkim głosem o lepsze powietrze i to nie tylko w Krakowie, gdy jednak coś przyjdzie zrobić zapominamy o tym co mówimy. Niechcąc do „Klarisolu” jest dziwna tym bardziej, że od prowadzących pojazd nie wymaga on żadnych dodatkowych czynności. Możliwe, że po jakimś czasie okaże się, że „Klarisol” stosować z jakimś tam powodów nie będzie można. Nie oznacza to jednak, że nie można tego robić dziś nawet jeżeli stawka jest tylko ten 1 proc. oszczędności.

FILOMENA SERWIN

Czy ktoś odpowie za ten skandal?

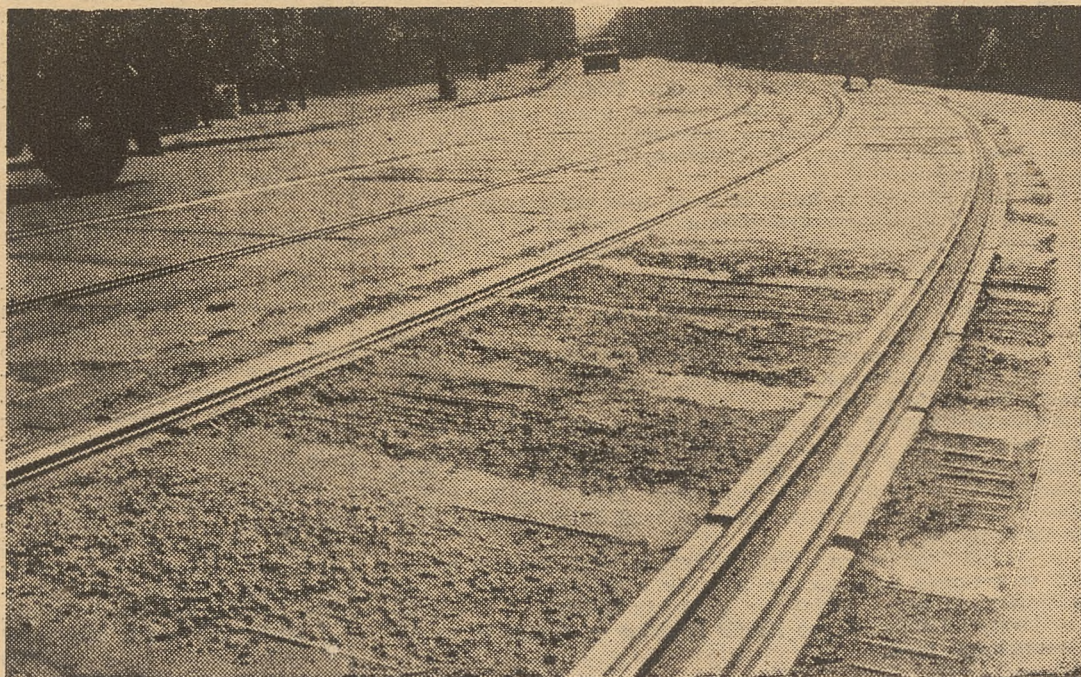
Miało być nowocześnie

ODDANY dwa lata temu odcinek torowiska w ul. Pstrowskiego był układany przez Węgrów i traktowano go eksperymentalnie. Materiał i sprzęt na tym odcinku pochodziły w WRL. Z metodą węgierską wiązałyśmy wielkie nadzieje. Chcieliśmy wierzyć, że będzie to ratunek dla komunikacji tramwajowej, bo w myśl założeń rządowej trzeba takie torowiska remontować. Zakładano też znaczne zmniejszenie drgań podłoża, co dla zabytków Krakowa miało kolosalne znaczenie. Gdyby ta metoda się sprawdziła, stosowano by ją i w innych miastach.

Już w momencie odbioru torowiska stwierdzono i zaznaczono w protokole, że płyty betonowe są wadliwe. Poinformowano Węgrów, że z pomiarów dokonanych przez naukowców z Politechniki Krakowskiej wynika, że płyty prowadzone z WRL nie odpowiadają parametrom eksploatacyjnym. W listopadzie 1984 roku przybyli do Krakowa

specjaliści węgierscy, którzy zgodzili się z tymi uwagami, zaproponowali wymianę wadliwych płyt na koszt wykonawców remontu lub wybór nowego odcinka w Krakowie, gdzie ułożono by torowisko tą samą metodą, a koszty zostałyby zmniejszone o koszt naprawy ul. Pstrowskiego. Przyjęto tę drugą propozycję.

(Ciąg dalszy na str. 5)



◆ Z końcem sierpnia po raz pierwszy od dłuższego czasu stwierdzono wykonanie zadań w ZTH i duży wzrost wykonania wskaźników w ZAW. Oby były to tendencje stałe.

◆ Z początkiem września nie rozpoczęły swych posiedzeń tradycyjne sztaby „Zima”. Powód? Urlop zastępcy dyrektora do spraw ruchu. Całe szczęście, że przygotowania do zimy trwają, bo ta nie zechce skorzystać prawdopodobnie z urlopu.

◆ Dzięki Działowi Kultury i Sportu nasi pracownicy mogli obejrzeć chorzowskie mistrzostwa świata na żużlu. Dla chętnych kupiono bilety i zapewniono autobusy.

◆ Wyjazd na mistrzostwa to oczywiście nie jedyny przejaw aktywności tego działu. Były także bilety dla dzieci do teatru na „Kota w butach”, dla rodziców na kabaret „Kawon”, film „Protektor” oraz bilety do cyrku. Można też było się wybrać na „Spotkanie z balladą”.

◆ 3 września miała miejsce kwartałna narada mistrzów. Narady każdorazowo poprzedzane są dwudziestominutowym wykładem z dziedziny ekonomii i polityki. Tym razem prelegent dr Jerzy Sobczak — lektor KK



ROZPOCZĘTO remont kolejnego krakowskiego mostu Grunwaldzkiego. Jako pierwsi rozpoczęli tam pracę przedstawiciele Zakładu Torów, demontując torowisko tramwajowe. W czasie, gdy na pobliskim stadionie Nadwiślanu trwała zakładowa spartakiada, brygady ZT i pomagający im żołnierze, nie bacząc na wolną sobotę, pracowali by jak najszybciej można było przywrócić ruch tramwajowy. Jak się dowiedzieliśmy, harmonogram przewiduje zakończenie remontu do 30 października. Do tego czasu ruch tramwajowy na moście odbywał się będzie tylko po jednym torze z zastosowaniem mijanki. (kg)

Fot. Stanisław Makarewicz

Na Plenum ZZ ZSMP

Nagrody, wyróżnienia

POWAKACYJNE Plenum Zarządu Zakładowego ZSMP podsumowało wyniki współzawodnictwa kół za I półrocze. Pierwsze miejsce zajęło **XV Koło z ZAW**, zresztą po raz trzeci, stąd i puchar przechodni przewodniczącego ZZ — zostanie już na Woli. Drugie miejsce ex aequo zajęły **VI Koło z ZAC** i **X z ZTX**, a trzecie **III Koło z ZNT** i **IX z ZTS**. We współzawodnictwie nie uwzględniono 5 kół, które w żaden sposób nie udołkowały swojej działalności. Wyróżniono również Szkolne Koło przy ZSZ MPK za aktywność i pracę społeczną.

Uchwałą Zarządu Krakowskiego ZSMP odznaki „Za zasługi dla ZSMP” otrzymał: **Andrzej Krasnoszczuk**, **Tadeusz Łytek**, **Ryszard Sliż** i **Leszek Wojerz**, a odznaką „Młódzież dla postępu” uhonorowany został **Jerzy Pszyk**.

Przewodniczący ZZ **Władysław Michalski** zaprezentował Medal X-lecia ZSMP, który MPK-owska organizacja o-

trzymała za zajęcie I miejsca we współzawodnictwie Zarządów Zakładowych ZSMP w Krakowie, a 14 członkom, którzy szczególnie przyczynili się do tego zwycięstwa, wręczył nagrody indywidualne.

Plenum dokonało również wyboru wiceprzewodniczącego ZZ ds. organizacyjnych — został nim kol. **Kazimierz Sabała** z ZTP. W części roboczej omówiono plan pracy organizacji i kwestie związane z krakowską dekadą kół ZSMP po X Zjeździe. Członkowie Plenum wysłuchali informacji o postępach budownictwa patronackiego w Podgórzu. Gościem spotkania był nowy przewodniczący Zarządu Dzielnicy ZSMP Kraków Podgórze **Jan Olszewski**. (JMM)

Najważniejsza mała mechanizacja...

Aleksander Kowalczyk delegatem na II Zgromadzenie OPZZ

27 i 28 WRZEŚNIA w Łodzi obradowały Prezydium i Rada Federacji Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w PRL. Głównym tematem spotkania były przygotowania do zbliżającego się II Zgromadzenia OPZZ, dlatego też dyskusja poświęcona była przede wszystkim opublikowanym wcześniej (w naszym przedsiębiorstwie można je było znaleźć w informatorze „Związkowiec” nr 9 z 11. VIII. br.) projektem programu polskich związków zawodowych i też w sprawie zmian statutu OPZZ. Uzgodniono, jakie uzupełnienia i poprawki do tych projektów zostaną zgłoszone przez przedstawicieli komunikacji miejskiej oraz wybrano 9 delegatów branży na same obrady najwyższego forum związkowców (ilość delegatów wynikała z zasad wyborów ustalonych przez OPZZ — jeden delegat na 4 tys. pracowników zrzeszonych w związkach zawodowych, a jest tych związkowców ok. 36 tys.).

Z 13 kandydatów wybrano następujących delegatów: **Ryszard Tamm** — WPK Szczecin, dotychczasowy przedstawiciel komunikacji miejskiej w Komisji Ekonomicznej OPZZ (publikowaliśmy rozmowę z nim na naszych łamach), **Wiesław Gieł** — przewodniczący naszej Federacji, **Adolf Gil** — MPK Lublin, **Józef Drukiel** — MPK Wrocław, **Stefan Waloszek** — WPK Katowice, **Aleksander Kowalczyk** — MPK Kraków, **Tadeusz Bajer** — MPK Łódź, **Janina Lis** — MPK Bielsko-Biala, **Harald Matuszewski** — MPK Bydgoszcz.

Zaraz po przyjeździe z Łodzi

naszych przedstawicieli, poprosiłem Aleksandra Kowalczyka, zakładowego społecznego inspektora pracy, o chwilę rozmowy:

— **Jakie sprawy będzie chciał zaprezentować na II Zgromadzeniu nasz delegat?**

— Jeśli tylko będę miał ku temu okazję, ale mam nadzieję że tak, to przede wszystkim chciałbym mówić o czasie trwania inwestycji w komunikacji miejskiej. Dalej... Chciałbym powiedzieć też coś o ochronie środowiska naturalnego w naszych przedsiębiorstwach i następna sprawa, zresztą uważam, że dość ważna, sprawa związana z postępem technicznym w ogóle. Idzie mi przede wszystkim o małą mechanizację. To jest podstawowa sprawa! Będąc na delegacji w NRD widziałem, że tam ta sprawa jest o wiele lepiej rozwiązana. U nas wdrażanie małej mechanizacji idzie z oporem, wiąże się nie-raz z niechęcią samych pracowników, którzy nie chcą jej stosować. Uważam, że jest to sprawa warta zachodu. Sama dyrekcja jej nie rozwiąże.

To w zasadzie byłoby wszystko o czym chciałem powiedzieć. Szczegółowy program wystąpienia opracuję dopiero później. Trzeba by zebrać sprawy z przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, podzielić na głosy między delegatów. Będziemy przecież reprezentować tę samą grupę przedsiębiorstw.

— **Dziękuję za tę pierwszą wypowiedź.**

ADAM ZYZMAN

Kurs na prawo jazdy kat. D

Ośrodek Szkolenia Zawodowego MPK informuje, że **17 września 1986 r. o godz. 15.30** w sali wykładowej OSZ w ZAB — rozpoczyna kurs na uzyskanie prawa jazdy kategorii D dla pracowników MPK. Czas trwania kursu ok. 3 miesięcy, zajęcia teoretyczne 1 raz w tygodniu, po południu. Koszt kursu — 23.570 zł. Liczba miejsc ograniczona!

Meloman

CZĘSTO słyszymy narzekania na motorniczych i kierowców MPK. Takim „urabiaczem” zlej opinii jest niewątpliwie kierowca autobusu linii „A” o numerze ewidencyjnym 12108 jadący w sobotę 6 września ok. godziny 18 w kierunku Nowej Huty. Przed Rondem Czyżyskim, gdzie znajduje się przystanek na żądanie, kilku pasażerów zadzwoniło, zgłaszając chęć opuszczenia wozu, lecz autobus przemknął obok przystanku nie czyniąc uwagi kierowcy. Na kilkakrotnie zwróconą uwagę kierowca odrzekł w końcu, że możemy wysiąść na następnym przystanku, a trzeba się nauczyć dzwonić, bo on sygnału nie słyszał. To co po wyjściu z pojazdu usłyszałem o pracy Przedsiębiorstwa do druku się nie nadaje. Proponuję zwierzchnikom kierowcy, by wystąpił go na badania laryngologiczne, lub wyegzekwowali zakaz posiadania przez kierowców odbiorników radiowych, gdyż w kabinie radio grało na cały regulator. (JB)

Dyrektor pospiesznego

BYŁ wtorek, 12 sierpnia, godz. 20.15. Na przystanek przy Dworcu zajechał wreszcie autobus linii „B”. Na szybie widniał napis: „Sprzedaż biletów w blokach po 10 szt. za odliczone pieniądze”, ale — gdy ruszyliśmy — okazało się, że biletów nie ma. Ludzie czasem sobie pomagają — teraz miejscowi uratowali przyjezdnych. Ale oto rozległ się głos: „Czy to jest na pewno autobus „B”. Na tablicy wewnątrz wozu widniał napis: „Dworzec — Ruszcza”.

Nieśmiało zapytałem kierowcy: Dlaczego nie ma pan biletów, skoro ma pan ten napis? Nie będę z panem dyskutował! — usłyszałem. Skurczyłem się, ale jeszcze starczyło mi śmiałości na (przysięgam sobie) — ostatnie pytanie: Dlaczego napis głosi: Dworzec — Ruszcza, zamiast Dworzec — Centrum Adm. Hi! Nie będę z panem dyskutował! Powtórzył i dodał: Niech pan jedzie na końcówkę, tam się pan dowie.

Uratowało go poczucie humoru

NA PĘTLI tramwajowej do-rodna kaluża ułokowała się tak niefortunnie, że całkowicie uniemożliwiła wejście do pierwszego wagonu prawidłowo ustawionego tramwaju. Regulatorka wezwała inspektora z Nadzoru Ruchu na wizję lokalną.

Otoczony przez rozwścieczone, starszawe pasażerki uratował się od linczu jedynie dzięki udzieleniu im dobrej rady, by kalużę przebywały czałkiem. Metodą tzw. na sucho pokazał im, jak się to robi. A gdyby nie umiał żartować? (mam)

Nie pojechałem na końcówkę. Pytam tylko Pana Dyrektora MPK, czy Pan Dyrektor Autobusu miał rację? (DOM)

Sofistyczne pytanie

9 WRZEŚNIA około godz. 16.45 tramwaj linii 18 wpadł na tramwaj linii 22, niedaleko mijanki na ul. Dietla. Byli ranni. Motorniczy z ZTP, który minął miejsce wypadku, na rogu Dietla i Krakowskiej samorzutnie kierował tramwaje linii 19 i 18 na ul. Krakowską, by nie robić tzw. zatrzymania.

W tym samym czasie czterech funkcjonariuszy Działu Dochodzeniowego — Wypadkowego, w odległości 100 m od miejsca kolizji za pomocą radaru łowiło motorniczych przekraczających dozwoloną prędkość.

Nasuwa się istotne pytanie: czy owi pracownicy funkcjonariusze otrzymają premię za wykonanie zadań służbowych, czy też nie otrzymają premii za niewykonanie zadań służbowych? (W. K.)

Rozmowa

W PIĄTEK 1 sierpnia br. wsiadłem do autobusu linii „C” nr ew. 21127, stojąc za barierką prowadzącego pojazdu. — Coś taki przynębiony? — zauważył kierowca, przystojny brunet.

— Aa... — powiadam — sześciana nam zabierają; podobno idzie na Wolę...

— Nie martw się Piątku — uróci, u nas żaden kierowca długo nie wytrzyma — pocieszył mnie kolega po fachu.

MIECZYSLAW ADAM PIĄTEK

Ważne dla członków ZSMP

Szansa na mieszkanie

ZARZĄD Dzielnicy ZSMP Kraków—Podgórze informuje, że w bieżącym roku rozpoczęte zostaną prace przy budowie dwóch budynków mieszkalnych powstających na zasadach budownictwa patronackiego, zlokalizowanych przy ul. Orawskiej i ul. Na Zjeździe.

ZASADY BUDOWY: Budynki będą wznoszone przez przedsiębiorstwo budowlane a inwestorem jest Spółdzielnia Mieszkaniowa „Dom dla młodych”. Powstaną mieszkania od M-2 do M-6. Budowa potrwa ok. 18 miesięcy.

WYMAGANIA WOBEC KANDYDATÓW: Aktywna działalność w organizacji młodzieżowej. Posiadanie książeczki mieszkaniowej z pełnym wkładem, zarejestrowanej w WSM lub spółdzielni podstawowej. Zadeklarowanie odpracowania połowy wkładu mieszkaniowego na budowie, zadeklarowanie odpracowania 100 godzin społecznie.

HARMONOGRAM KWALIFIKACJI: do 26 września 86 — składanie podań przez kandydatów; do 3 października 86 — kwalifikacja przez Dzielnicy Sztaby Patronackie; do 25 października 86 — zatwierdzenie listy przez Prezydium ZD ZSMP, wraz z uwzględnieniem odwołań od decyzji Dzielnicy Sztaby Patronackiego.

Osoby zainteresowane uczestnictwem w akcji budowy mieszkań w systemie patronackim prosimy o składanie podań (zaopiniowanych przez zakładowe instancje ZSMP) — w siedzibie Zarządu Dzielnicy ZSMP Kraków — Podgórze, ul. Limanowskiego 16/4/2.

**15 DNI
W MPK**

PZPR i pracownik Instytutu Socjologii UJ, przedstawił problemy gospodarcze państw socjalistycznych.

◆ Na naradzie dowiedzieć się można było, że sprawną jest myjnia w ZAC i na dodatek myje autobusy ciepłą wodą.

◆ 13 września uroczystość zakończony został XII Ogólnopolski Rajd Górski MPK Kraków. Dojazd i powrót wszystkim chętnym zapewnił organizatorzy.

◆ Po rozliczeniu środków za siedem miesięcy br. okazało się, że na 27 jednostek, przekroczeń nie mają tylko cztery. Są to: ZNT, ZNA, ZBL i ZSZ. W dziewięciu przypadkach przekroczenia są usprawiedliwione, przy czym w ZNR wynoszą ponad 5 mln zł. Największe kłopoty z usprawiedliwieniem będą chyba w ZTH, bo przekroczenie wynosi tam 4,5 mln zł, z czego do wyjaśnienia zostało 2,8 mln.

◆ Od 15 do 30 września trwa jesienny społeczny przegląd warunków pracy. Organizowany jest przez administrację przedsiębiorstwa i NSZZ MPK. Komisje podczas przeglądu w pierwszej kolejności będą przyczyną wypadków przy pracy oraz chorób zawodowych. Przeglądem objęte są: postęp techniczny, stan pomieszczeń i wyposażenia, organizacja i stan transportu, stan urządzeń wentylacyjnych i odpływających, ochrona pracowników przed czynnikami szkodliwymi oraz stan pomieszczeń socjalnych i higieniczno-sanitarnych. (F.S.)

OBOK dokumentacji o znaczeniu czasowym, przedsiębiorstwa wytwarzają dokumentację o znaczeniu trwałym, wieczystym i historycznym, określoną w terminologii archiwalnej jako dokumentacja kategorii A. Chociaż przykładowy wykaz akt typowych wprowadzony rozporządzeniem ministra nauki, szkolnictwa wyższego i techniki z 25 lipca 1984 r. (Dz. U. Nr 41 poz. 216) wyszczególnia tę dokumentację to jednak znajomość ustawy, jak i zasad archiwalnego wartościowania, wśród pracowników przedsiębiorstw, nie jest zadowalająca.

Do dokumentacji archiwalnej o znaczeniu trwałym i wieczystym zalicza się całość dokumentacji prawno-organizacyjnej i majątkowej ściśle związanej z organizacją oraz reorganizacją przedsiębiorstwa i zakładów podległych. Zachować należy zbiór aktów normatywnych własnej jednostki wraz z ich wykładnią. Duże znaczenie posiadają kroniki, wycinki prasowe oraz materiały zebrane i powstałe w czasie obchodów i sesji jubileuszowych. Przechowywać należy materiały organizacyjne i programowe oraz sprawozdawcze z redakcji gazet zakładowych.

Z materiałów dotyczących realizowania zadań przedsiębiorstwa, należy przekazywać do archiwum w całości materiały z posiedzeń organów kolegialnych i zarządzających przedsiębiorstwem, narad pracowniczych i konsultacyjnych, konferencji samorządu robotniczego, narad rad pracowniczych. Zachować należy plany perspek-

Czy ZSZ sprostą wymaganiom MPK?

Nowy rok — stare kłopoty

„Stając się członkami społeczności uczniowskiej Przyzakładowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej przy MPK ślubujemy: Swoją godną postawą dbać o honor i dobre imię szkoły. Pracą i nauką włączyć się w budowę Ludowej Ojczyzny. Dbać o rozwój i dobrą sławę Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego przez uczciwe wykonywanie swoich obowiązków. Tworzyć atmosferę przyjaźni i koleżeństwa, zdrowej rywalizacji, zarówno w szkole, jak i na warsztatach szkolnych. Szanować mienie materialne szkoły, przedsiębiorstwa i dbać o wspólne dobro naszego kraju. — Ślubujemy!”

Takie ślubowanie składali uczniowie na inauguracji nowego roku szkolnego Przyzakładowej Szkoły Zawodowej. Na tym uroczystym spotkaniu szczególnie serdecznie witano pierwszoklasistów. Ten rok nie przyniesie jeszcze wprowadzenia dodatkowych przedmiotów, ale w przyszłym ich wprowadzenie będzie obowiązkiem. Spadną więc i na uczniów, i na nauczycieli dodatkowe zadania.

Przedsiębiorstwo oczekuje, że szkoła dostarczać mu będzie wysoko kwalifikowanych specjalistów, którzy dzięki swej wiedzy i umiejętnościom, będą nadążać za nowoczesnością. Mówił o tym na inauguracji dyrektor Tadeusz Trzmiel, kreśląc wizję MPK z tyristorowym taborem tramwajowym, zautomatyzowanymi liniami obsługi i nowoczesnym układem komunikacyjnym. Ale czy szkoła jest już dziś w stanie sprostać tym wymaganiom?

Zastępczyni dyrektora do spraw pedagogicznych Anna Kiersztyn twierdził wprawdzie, że w zasadzie żadnych problemów nie ma, gdyż odpowiednio rozplanowanie pracy kierownictwa pozwoliło w zasadzie wszystkie sprawy załatwić wcześniej, ale...

— Co z wakacyjnym remontem szkoły? — pytam zastępcę dyrektora Stanisława Kielbasę.

Okazuje się, że nie najlepiej. Była nadzieja, że chyba po raz pierwszy uda się uniknąć opóźnień w tej dziedzinie, bo szło tylko o malowanie, ale i tak skończono je dopiero 28 sierpnia i sprzątanie

przebiegało się jeszcze na wrzesień. Malowała spółdzielnia, a nasz Zakład Budowlany miał sprawować nad tym nadzór, lecz gdyby nie kontrola kierownictwa szkoły nie zdążyłoby być zapewne na 1 września.

— Poza tym — dodaje dyrektor Kielbasa — kapitalny remont budynku odciągnął się już po raz kolejny o następnych kilka lat. Tymczasem otwory okienne wymagają jak najszybszej wymiany, dziurawe rynny powodują zalewanie ścian, ich zawilgocenie, a dach przecieka tak, że niedługo może lać się woda na głowy uczniów.

I znów Anna Kiersztyn

— Co z nauczycielami? W całym kraju brakuje ich na tysiące, a u Was?

— Też nie jest wesoło, nie obsadzony jest jeden etat rusycysty i dwa etaty nauczycieli wychowania fizycznego. Na razie jednego wuefistę przesunęliśmy z zajęć dodatkowych tenisa stołowego na normalne lekcje, ale będą klasy, w których nie będzie miał kto uczyć wuefu. Nie będzie też zajęć SKS. To duża krzywda dla młodzieży.

— Czy uczniowie mają wszystkie podręczniki?

— Właśnie! — uśmiecha się gorzko pani Kiersztyn. — W telewizji nas zapewniano, że wszystkie podręczniki będą na czas. Propaganda była wspaniała i wierzyliśmy, że to tak będzie wyglądało naprawdę. Tymczasem dziś np. nie mamy ani jednego podręcznika do języka rosyjskiego, do żadnej klasy. Bardzo mało mamy książek do przedmiotów za-

wodowych, chcemy nawet kupić je dla szkolnej biblioteki i będziemy tylko wypożyczać nauczycielom na lekcje. Natomiast uczniowie nie będą mieć tych podręczników w domu. Jest to duży problem.

A więc w szkole nic nowego. Te same problemy i kłopoty co przed laty, może i większe, bo jak dotąd, takich kłopotów z podręcznikami jeszcze nie było. Czy kształcona w tych warunkach młodzież zdobędzie wymaganą wiedzę? Czy z ludzi uczonych bez podręczników uda się nauczycielom zrobić rzeczywistych fachowców?

Ale to nie wszystko. Z początkiem września odbyła się w MPK narada, na której mówiono też o nauczaniu zawodu w zakładach. Również i tu dały znać o sobie znane od lat problemy. Dyrektor szkoły, po raz kolejny zarzucił mistrzom, że nie realizują opracowanego przez niego programu, mistrzowie odbili piłeczkę, że program nie jest dostosowany do realiów zakładów, że szkoła i kierownictwo przedsiębiorstwa zapominają o tym, iż na co dzień dla mistrza ważniejsze jest wykonanie bieżących zadań niż zajmowanie się uczniami.

Każdy ma rację i każdy broni swojego stanowiska... a uczniowie na tym tracą. Warto byłoby zapytać, jak długo jeszcze te sprawy będą powracać zawsze z początkiem roku szkolnego? Czy rzeczywiście nasza szkoła jest w stanie sprostać wymaganiom postawionym przez kierownictwo przedsiębiorstwa z początkiem tego roku szkolnego? Czy w szkole bez podręczników, w której nie można walać dziurawych dachów, w której program praktycznej nauki zawodu oderwany jest od realiów zakładów, można rzeczywiście kształcić wysokiej klasy fachowców, którzy sprostają w przyszłości stawianym im przez nowoczesność wymaganiom?

ADAM ZYZMAN

Dokumenty przedsiębiorstw ważne dla historii

tyczne, wieloletnie i roczne oraz sprawozdania z ich wykonania, podstawowe materiały dotyczące finansowania i realizacji poszczególnych okresów budowy, modernizacji i rozbudowy przedsiębiorstw, analizy społeczno-ekonomiczne dokumentację pokontrolną przedsiębiorstwa i zakładów podległych, podstawowe materiały dotyczące kalkulacji, ustalania kosztów własnych i cen. Zabezpieczać przed zniszczeniem należy dokumentację uznawaną w naukach społecznych i ekonomicznych za wskaźniki (mierniki) oceny pracy przedsiębiorstwa. Wartość historyczną będzie posiadać dokumentacja związana z realizacją reformy gospodarczej w przedsiębiorstwie.

Z materiałów dotyczących pracowników, należy przechowywać podstawowe dokumenty dotyczące rekrutacji i kształtowania załogi, sprawozdania z ruchów kadrowych, ze szkoleń zawodowych, zakładowe umowy zbiorowe z załącznikami, regulamin pracy, analizy wypadków i chorób zawodowych, opisy wypadków zbiorowych śmiertelnych powodujących inwalidztwo, opracowania dotyczące zdrowotności załogi. Dużą wartość badawczą posiadają opracowania zakładowych socjologów i psychologów pracy. Zachowywać należy zbiorcze analizy i sprawozdania z działalności socjalno-bytowej i kulturalnej załogi oraz rejestry i analizy skarg i zażaleń oraz wybrane skargi, wnioski i zażalenia.

Akta osobowe zalicza się do kategorii BE-50. Oznacza to, że po upływie 50 lat od zwolnienia pracownika, część akt może ulec zniszczeniu (kat. B) część zaś będzie przekwalifikowana do kategorii historycznej (kat. A), za wiedzą i zgodą archiwum państwowego

Z materiałów dotyczących techniki i technologii, zachowywać należy zbiorcze sprawozdania z postępu technicznego w zakładzie i ruchu racjonalizatorskiego z realizacji zakładowych programów ochrony środowiska, zakładowe bilanse energetyczne, gazowe i wodne oraz podstawową dokumentację techniczną dotyczącą urządzeń i wyrobów, środków transportowych, stanowiących o specjalności przedsiębiorstwa. Wartość badawczą posiadają sprawozdania i analizy z realizacji zakładowych programów oszczędnościowych. Dużą wagę mają materiały z sesji naukowych.

W dziedzinie informatyki przemysłowej wartość badawczą posiadają materiały związane z organizacją projektowania i programowania, spisy systemów i podsystemów, ogólne schematy systemów i podsystemów z własną oceną organizacji wdrażania i stosowania w przedsiębiorstwach systemów informacyjnych. Do kat. A zalicza się banki danych.

W przedsiębiorstwach należy chronić dokumentację audiowizualną (fotografie, nagrania, filmy) z ważniejszych wydarzeń społecznych, gospodarczych i kulturalno-oświatowych w przedsiębiorstwie i podległych zakładach.

Jedynym miejscem do przechowywania historycznej dokumentacji są archiwa zakładowe. Takie w przyszłości będą zbiory historyczne dzieł przedsiębiorstw, jakie obecnie zbieramy w archiwach zakładowych.

SZCZEPAN ŚWIATEK
Archiwum Państwowe w Krakowie

ZNAJOMY, nieempekowski kierownik, zwierzył mi się raz, że tak naprawdę, to on całe życie chciał być motorniczym.

— „Siedzi sobie pani w kabinie z założonymi rękami — perorował — jedzie, staje, otwiera drzwi, dzwoni, zamyka drzwi, jedzie”.

Nie wiedział, bo i skądże, że po motorniczym, drzwi są najniebezpieczniejszą częścią tramwaju i nieraz zamknięcie ich jest równie niemożliwe, jak zamknięcie buzi starej plotkarki. Polegać na nich można, jak na matych dzieciach, trzeba interweniować, jak broją, ale jak jest spokój, to też podejrzane.

Teoretycznie, wszystkie drzwi powinny być widoczne w lusterku, a dodatkowo kontrolka na pulpicie oznajmia, że między skrzydłami niczego i nikogo nie ma. Wszyscy wiemy, jak większość teorii jest zgodna z praktyką. I z tą nie jest lepiej. W rzeczywistości kontrolka sygnalizuje położenie krzywek w maszynie drzwiowej znajdujących się nad drzwiami, nie sygnalizuje natomiast zerwania cięgią jednej z półówek drzwi ani odchylenia dolnych krawędzi.

Skrzydła drzwi nie są idealnie sztywne i włożenie nawet solidnego drąga u dołu powoduje, że dolne krawędzie się uginają, górne zaś jakby gdyby nigdy nie domykają się, a kon-

Okiem motorniczego

Drzwi do wieczności

trolka sygnalizuje „zamknięcie”. To właśnie zjawisko jest przyczyną prawie wszystkich wciągnięć pasażera pod wóz, co przeważnie kończy się tragicznie. Czasem pasażerowi „uda” się wymknąć, nawet z zamkniętych drzwi. Zimą tego roku widziałam na Matecznym, jak w ostatnich drzwiach przegubowego „ikarusza”, odjechał przycięty jeden kozak, drugi zaś pozostał wraz z właścicielką na przystanku, na 30-stopniowym mrozie. I można rzec, że miała szczęście.

Teraz zaś, latem, podszedł do motorniczego mężczyzna z mocno poharataną, ociekającą krwią, twarzą i zgłosił pretensję, że to właśnie motorniczy go tak urządził. Ponieważ wionęło mocno alkoholem, a motorniczy pierwszy raz gościa widział na oczy, wyprosił go z wozu. I okazało się, że nie miał racji. Zmoruszonego snem pasażera zbudził dzwonek na zamknięcie. Człowiek usiłował wyskoczyć akurat w momencie, gdy drzwi się zamykały. Przycięty mu głowę, a ponieważ tramwaj akurat przejeżdżał koło szpaleru krzaków, gałązki nieco zbyt mocno „gałaski” go po buzi. Sprawdzono blokadę — nie

działała. Ow szpaler krzaków znajduje się na łuku.

Sama zaś zaliczyłam swoisty sukces. Dojechałam do przystanku, otworzyłam drzwi i usłyszałam nieludzki pisk dziecka i krzyk pasażerów „zamknąć drzwi”, co też niezwłocznie uczyniłam. Natychmiast rozległ się znów nieludzki pisk dziecka, ale nieco innej barwy i jednocześnie krzyk pasażerów „otwórz drzwi”, co również natychmiast zrobiłam. Tłum chciał mnie zlinicować i dopiero jedna starsza pani wyjaśniła mi, co się stało. Wewnątrz wagonu jechały dwie zagadane na śmierć mamusie z, na oko, czteroletnimi pociechami, które nie niepokojone okiem rodziców skakały sobie po schodach. Otwierając drzwi przycięłam jedno od wewnątrz, zamykając zaś, przycięłam też od wewnątrz drugie dziecko. W pełnym wagonie nie mam żadnej możliwości dostrzeżenia dziecka na schodach, zaś mamusie powinny bardziej uważać.

W ZTP, dwaj pracownicy, Antoni Banaś i Jan Kanarek, zaproponowali zastosowanie prowadnic z „berlieta” do



Jak cię kopnę...

zobacz. Zarówno pierwsze jak i drugie bywa często zawodne. Mówią o tym chociażby kroniki wypadków. Kierowca rozpędzonego pojazdu nie zawsze może w porę zahamować.

Ulica Dietla jest ruchliwą arterią komunikacyjną, a przejście dla pieszych w kierunku Stradomia nie należy do bezpiecznych, dlatego też zainstalowano tu światła. Tymczasem przechodnie nie dbają o swoje bezpieczeństwo (Ciąg dalszy na str. 4)

wagonów „105”. Konkretnie są to 2 małe kształtki w formie litery V zamocowane na stopniu, w środku, zaś do środkowych dolnych rogów drzwi, są przymocowane bolce, które po zamknięciu wchodzi w wycięcie, uniemożliwiając odgięcie dolnych krawędzi. Projekt przeszedł próbę w praktyce (ciekawe zresztą, dlaczego nie miały się sprawdzić w tramwaju, jeśli sprawdził się w autobusie) i czeka na ostateczną decyzję dyrektora. W ZTH zamierzają wyciąć prowadzenie w stopniu tak, że bolce byłby w prowadnicy na całej długości stopnia, a nie tylko na środku. Wycinanie stopni w brankie koronki byłoby na pewno skuteczniejsze, ale nie mniejsze orzeźwienie, na ile to jest technologicznie możliwe do przyjęcia.

Mimo że problem uchylania dolnych krawędzi jest na dobrej drodze do rozwiązania, piszę o nim dlatego, że może ktoś z czytelników zaproponuje coś jeszcze lepszego, np. zapinanie drzwi na zamek błyskawiczny czy też usytuowanie ramy skrzydeł szynami kołowymi. Zartuję, oczywiście, ale czasem właśnie szalone pomysły okazują się najlepsze.

A musimy zrobić wszystko, by drzwi tramwajowe nie były czasami drzwiami do wieczności.

MARTA MICHAŁOWSKA

„Nie było jeszcze obozu idealnego, ale...”

We Władysławowie zabrakło tylko słońca

NA MŁODZIEŻOWY obóz we Władysławowie przybyłem na samo zakończenie, gdy komendant Antoni Kądziołka dokonywał wraz z wychowawcami podsumowania efektów pracy na dwóch turnusach, a uczestnicy przygotowywali się do „zielonej nocy”. Obóz zorganizowany dla młodzieży szkół ponadpodstawowych — dzieci naszych pracowników (piszę „dzieci”, choć za to słowo bardzo się tam obrażano), mieścił się w dwóch prywatnych domach, dość odległych od siebie. Jeszcze gdzie indziej jedzono posiłki. Sprawiało to nieco kłopotu kadrze wychowawczej, ale skoro chcieli mieć obóz nad morzem...

Uczestniczki były zadowolone. Jedna z nich uważa, że tak w ogóle to nie ma obozu idealnego, który wszystkich by zadowolili, ale temu brakuje tylko słońca i czasu (?).

— To znaczy, że zbyt szybko się kończy — wyjaśnia szybko druga z rozmówczyń. Brak słońca wcale nie oznacza, że młodzież spędzała wakacje w budynkach — gdy tylko nie chodzono na plażę, to wyjeżdżano na wycieczki. Zwiedzono więc Hel i Trójmiasto, oglądano słynną latarnię morską na Rozewiu i odwiedzono Wawóz Chłapowski. Niemalże każdego dnia odbywały się dyskoteki, było kilka ognisk, chrząst morski, po którym każdy otrzymywał glej zezwalający na wejście do morza, można było zdobyć kartę pływacką, organizowano szereg konkursów i quizów.

Młodzież chwaliła komendanta i wychowawców. Większość rozmówców przyrzekała, że za rok wybierze się na podobny obóz.

— W zasadzie nie było kłopotów z młodzieżą — mówi komendant — choć to rozdzielanie obozu na dwie grupy nie było wygodne. Ale w końcu jakoś daliśmy sobie radę. Tylko pani Basia Piątkowska miała więcej pracy, bo sama musiała pilnować grupy dziewcząt, które czuły się zbyt dorosłe. Nie można jednak powiedzieć, by był to poważny problem, najwyżej dwie czy trzy osoby nie pojadą już na obóz z MPK.

Z wychowawców zadowoleni są również obozowicze. Pani Piątkowska sama musiała opiekować się tymi, którzy mieszkali poza głównym budynkiem obozu. Oczywiście było mieć otwarte i w dzień, i w nocy, ale pani Basia twierdzi, że za dwa tygodnie pewnie już nie będzie pamiętać wszystkich pomysłów swoich pannie. Drugi wychowawca Andrzej Norek pełnił naraz kilka funkcji, bo był jeszcze ratownikiem, na szczęście przez oba turnusy bezrobotnym — nikt nie chciał się topić oraz wieczorami nauczycielem tańca. Codzienne dyskoteki przekonały go bowiem, że dzisiejsza młodzież niezbyt umie tańczyć nawet tańce dyskotekowe. Przypomniał więc sobie że kiedyś należał do klubu tanecznego i zaczął dzielić się swoimi umiejętnościami.

— Z początku — opowiada — młodzież podchodziła do tego nauczania z dystansem, czuła się obrażona. Szybko jednak udało się ich przekonać, gdy tylko choć jedna para zaczynała lepiej tańczyć.

ADAM ZYZMAN

Jak cię kopnę...

(Ciąg dalszy ze str. 3)
pieczeństwo. O tym zresztą przekonał mnie zauważony ostatnio na tym przejściu obrazek. Kilku młodzieńców usiłowało przebiec jezdnię tuż przed nadjeżdżającymi samochodami i auto-

busem MPK. Trzem się to udało, ale czwarty wszedł na jezdnię i cofnął się. Z rozjeżdżonego — za bardzo, zważywszy że niedaleko jest przystanek — autobusu linii „128”, wychyla się kierowca i krzyczy... „jak cię kopnę w d... to ci dam przelatywanie”. Zdenerwowanie kierowcy aczkolwiek słuszne, nie tłumaczy jednak jego zachowania. (M.B.)

NA KOLONIE MPK wybrałem się nie zapowiedziany. Nie więc dziwnego, że grupy nie zastałem — pojechała na wycieczkę do Nowego Sącza. Nie pozostaje mi nic innego jak czekać, a zastępczyni kierownika kolonii Jolanta Pozłótka przekonuje, że jest to dowód, iż dzieci na kolonii nie nudzą się. Oprowdza po obiekcie zwracając szczególną uwagę na napisy zdobiące poszczególne pokoje, ot choćby takie jak ten:

Znasz już jadłospis treści?

— Wejść do środka, możesz zjeść.

Na kolonię w Piekelniku przybywamy tuż przed kolacją. Próbuje skontaktować się z grupą z Lipska, ale okazuje się, że w tej chwili to niemożliwe, gdyż wszyscy przygotowują się do wieczoru niemieckiego. Na poprzednim turnusie byli w Piekelniku Bułgarczy, teraz są goście z NRD i też chcą pochwalić się przed polskimi kolegami.

Nadchodzi oora prezentacji grupy niemieckiej. Przeplatany piosenkami program składa się z kilku skeczów. Na koniec pokaz mody w trakcie którego modelki pozbywają się kolejnych części odzienia i

Okazuje się jednak, że młodzież z Lipska to nie jedyni goście na kolonii w Piekelniku. Oprócz dzieci z MPK była tam też i grupa z gdańskiego „Radmoru”.

Zastępca kierownika do spraw pedagogicznych Bogumiła Golebiowska twierdzi, że jest na MPK-owskiej kolonii już trzeci raz, jak dotąd nie miała żadnych trudności wychowawczych z dziećmi. Nie miała też kłopotów organizacyjnych, gdyż przedsiębiorstwo dba o kolonię jak mało kto. Sama fakt, że kierownikiem kolonii jest pracownik MPK i do tego działacz związkowy

Wspomnienie z kolonii

Lecz pamiętaj mój kolego:
Przed jedzeniem żyć

„Smacznego”!

Przed budynek kolonijny zajechała w końcu autobus i cała gromada dzieci wysypuje się na boisko. Za chwilę obiad. Potem wizyta w gabinecie lekarskim. Doktor Lidia Pilzak wyjaśnia, że przez wszystkie trzy turnusy praktycznie nie było większych kłopotów ze zdrowiem uczestników. Żadnych zatruc, co najwyżej lekkie przeziębienie.

Korzystając z tego, że dzieci są po obiedzie w salach, obchodzę wszystkie pokoje wypytując o wrażenia. Żadne nie narzeka poza najstarszą grupą dziewcząt, które uważają że chłopcy na kolonii są zbyt młodzi, że przydaliby się starsi, bo nie ma z kim bawić się na dyskotekach, które są tu dwa lub trzy razy w tygodniu. Kierownik Krzysztof Stuczyński zapewnia, że przez całe trzy turnusy nie ma żadnych kłopotów wychowawczych, ale mnie ciekawi co innego. Kolonia mieści się w starym budynku, nie jest tu zbyt przestronnie, więc jak udało się zdobyć pierwsze miejsce w kraju wśród kolonii komunikacji miejskiej?

Oboje z Jolą Pozłótko zapewniają, że onj wcale nie walczyli o pierwsze miejsce. Ot, zrobili tylko tak jak uważali, że powinno być, a później okazało się, że wyszło najlepiej.

★

wówczas okazuje się, że to nie dziewczęta, ale podmalowani i „podrobieni” chłopcy. Wszyscy biją brawa, a koloniści z Lipska wręczają jeszcze drobne upominki całej kadrze pedagogicznej.

— Jak wam się tu podoba? — pytam gości z NRD.

Odpowiedź pada w dwóch językach, mimo że tłumaczka nie zdążyła jeszcze włączyć się do rozmowy.

— Gut! Gut! Dobrze!

Szef grupy dodaje, że na takiej kolonii w Polsce są po raz pierwszy, ale już teraz większość zapowiada, że chętnie przybędzie tu w przyszłym roku.

świadczy o tym najlepiej. Takiemu człowiekowi zawsze łatwiej kontaktować się z Krakowem.

Kierownik Jan Maciuszek nie jest do rozmowy chętny. — Cóż mam mówić? — pyta — jeśli dzieci się na coś skarżyły to mogę wyjaśnić. Ale jeśli nie mają żadnych pretensji, to chyba wszystko za mnie powiedziały. Wszystko co robię przecież, ma tylko ten cel, by one były zadowolone.

Malcy myją się i kładą spać. Starsi bawią się jeszcze na dyskotekę. Kończy się kolejny kolonijny dzień.

ADAM ZYZMAN



Niemiecka grupa tuż po swoich występach.

Fot. WŁADYSŁAW MAŁEC

Trza mieć serce

Rozmawiamy z członkiem naczelnych władz Związku Podhalan w Krakowie, prowadzącym akcję „Trza mieć serce” na terenie całego kraju, kierowcą autobusowym w MPK — p. Mieczysławem Adamem Piątkiem.

Panie Mieczysławie — Czytelnicy Pana znają, ale dla przypomnienia kilka słów o sobie.

Szczerze mówiąc, to nie pamiętam kiedy się urodziłem, ale wędrowki po Polsce rozpocząłem dość wcześnie, bo już w wieku 7 lat odbyłem pierwszą „dłuższą” pieszą wędrowkę długości... ok. 35–40 km. W domu po śmierci ojca była bieda i pod opieką matki (jako najstarszy z dzieci w wieku 1, 3, 7 lat) „udałem się” z rodzinnej wsi do najbliższego w okolicy domu dziecka (siarocznica, jak to na wsi się mawiało). Powiadam pieszko, bo matkę nie stać było na przejazd publicznymi środkami lokomocji, a miała swój honor i nie chciała zebrać po sąsiadach o pieniądze. No, ale potem nadeszły lepsze lata.

Wiadomo, że w takiej działalności, jaką Pan prowadzi, są blaski i cienie. Skoro blaski, to i nagrody. Z nagród jaką Pan najbardziej ceni?

„Uśmiech Dziecka”.

A może przykład...

Po spotkaniu w Domu Opieki Społecznej dla Dzieci Niepełnosprawnych (Gnieźno, ul. Św. Wojciecha 4) podeszła do mnie dziewczynka ok. 10–11 lat i powiedziała: „Wujciu kochany, nie mam ci nic do podarowania, ale weź

choć ten cukierka...”. Historia tego cukierka była następująca: W tym domu opiekunki — siostry zakonne, niezwykle dużo uwagi poświęcają wychowaniu dzieci poprzez terapię zajęciową. Sprawdziło się tu powiedzenie Napoleona: „więcej stanowi stado baranów dowodzonych przez lwa, niż stado lwów dowodzonych przez barana”. Na zajęciach dziewczęta m.in. wyszywały makatki. Wnet doszły do wysokiego mistrzostwa i wyroby rękodzieła artystycznego były sprzedawane, a pieniądze systematycznie odkładane na książeczkę PKO. Dzięki temu dzieci mogły za własne pieniądze obejrzeć Rzym i złożyć wizytę papieżowi Janowi Pawłowi II. Cukierek przywieziony przez dziecko ze słonecznej Italii — przez małą dziewczynkę, która sama go nie zjadła, a mnie podarowała jest eksponatem w naszym muzeum akcji „Trza mieć serce”, mieszczącym się w chacie góralskiej, na zachód od Gubałówki, specjalnie na ten cel zakupionej.

Widzę, że dzieci Pana lubią...

...to w pracy zawodowej czasem bywa kłopotliwe dla moich przełożonych. Oto na linii 116 kierownik Oddziału Komunikacyjnego — Azory, musiał nieraz krzykiem „zachęcać dzieci”, aby jeden przystanek do pobliskiej szkoły dla zdrowia — przesyłał pieszko. A wychowawczyni II klasy rzekła: „Chociaż dzieci mają co kilka minut autobus, to stoją na deszczu pół godziny, aby z panem pojechać zaledwie

300 m”. Dzieci znają mnie nie tylko ze środków masowego przekazu, ale także z kontaktów osobistych...

A od kiedy Pan, Panie Adamie, prowadzi akcję „Trza mieć serce”?

Tego także dokładnie nie pamiętam, ale w zorganizowanej formie od połowy lat siedemdziesiątych. Wówczas odczuwałem bardzo poważne kłopoty. Ale pod koniec tej dekady rozmawiałem z dyrektorem MPK w Krakowie. Pierwszy gospodarz krakowskiej miejskiej komunikacji wysłuchał mnie z powagą, a dowiedziawszy się, że jestem kierowcą — zaproponował mi pracę „u siebie”. A gdy wyrażę zgodę — kłopoty komunikacyjne w akcji „Trza mieć serce” będziemy rozwiązywać... razem...

I tak się stało...

...do obecnej chwili. Zmienił się lokator gabinetu dyrektorskiego, ale atmosfera pozostała ta sama. Dyrekcja słowa dotrzymała. Kierownictwo Zakładu w Bieżyczach i I sekretarz VII POP tow. Anna Zajączowska uwzględniła fakt prowadzenia przeze mnie tej akcji i dostosowywali służbę do moich życzeń. A kierownictwo Zakładu w Plaszwowie, gdzie obecnie pracuję, nastawione jest do mojej pasji niezwykle życzliwie. Na co dzień spotykam I sekretarza tutejszej POP — tow. Andreja Kurka (również kierowcę autobusowego), który czasem coś podpowie...

Z Pańskich akt personalnych wynika, że jest Pan nauczycielem...

No... mam uprawnienia upoważniające mnie do pracy w tym zawodzie i

nawet władze terenowe Czarnego Dunajca proponowały mi etat nauczyciela w jednej ze szkół.

Co do kwalifikacji, coś bliżej można wiedzieć?

Mam dyplomy: technika technologa, mistrza ogrodnika, nadto ukończyłem Zaoczne Studium Ekonomiki przy AE w Katowicach, roczny kurs dla kierowców transportu ZDZ w Krakowie i roczne Studium Pedagogiczne dla mistrzów zawodu też ZDZ w Krakowie.

Dlaczego więc Pan nie pracuje w szkolnictwie, a „siedzi” za kółkiem autobusu MPK w Krakowie?

Sprawa prosta, jako kierowca autobusowy MPK mogę zarobić co najmniej 30.000 zł, a gdy „pociągnę” godzinę, to przekroczę „czterdziestkę”. A wtedy spokojnie połowę swej pensji mogę przeznaczyć na pokrywanie kosztów akcji „Trza mieć serce”, to jest bezpłatnych występów zespołów artystycznych dla pensionariuszy placówek opiekuńczych na terenie całego kraju. Jako nauczyciel zarabiałbym jedną trzecią tej kwoty i nie mógłbym prowadzić tej „jednej z najpiękniejszych akcji” w Polsce, jak określili to jeden z aktorów.

Szanowny Kolego Mieczysławie! Nie tak znowu dawno obchodziliśmy 200-lecie powstania pierwszego na świecie ministerstwa oświaty, którym była Komisja Edukacji Narodowej. Czy w tym kontekście naprawdę Pan nie tęskni za nauczycielskim środowiskiem?

(Ciąg dalszy ze str. 1)

pozycję. Miesiące upływały, a oprócz postępującej w zastraszającym tempie dewastacji nie właściwie się nie działo. Umowę ze stroną węgierską zawierało Przedsiębiorstwo z siedzibą w Katowicach — „Stalexport”. Do niego też 26 marca MPK skierowało kolejne pismo, z prośbą o reklamację, gdyż uszkodzenia torów były coraz rozleglejsze. Trzeba było wymienić już 65 płyt VL-60. Do „Stalexportu” wysłano fotografie uszkodzeń.

I tu nastąpiło coś pozornie niezrozumiałego. W maju ponownie przybyli do Krakowa Węgrzy. Na spotkaniu z przedstawicielami politechniki i MPK, uznali zasadność reklamacji, ale zgodzili się wymienić tylko 38 płyt. O ostatecz-

obniżka ceny o 200 tys. rubli, ale naprawa torowiska na koszt strony węgierskiej oraz przedłużenie gwarancji po naprawie. W protokole zapisano też uwagę wyrażającą zdziwienie, że strona węgierska zaprzecza wszystkim wcześniejszym stwierdzeniom o wadliwości torowiska.

Tymczasem „Stalexport”, mimo że posiada wyniki badań torowiska, zna albo powinna znać treść rozmów, upomina się o... „dokładne sprecyzowanie o co chodzi”. Wysłano więc w lipcu wyjaśnienie i dokładne wyliczenie poniesionych strat. Krążyły pisma, spotykały się, zwoływano od czasu do czasu komisje, a torowisko niszczało sobie dalej. Jazda po ul. Pstrowskiego była coraz bardziej ryzykowna, strunobetonowe płyty przesta-

ły przy odbiorze torowiska, propozycje wykonawcy dania krakowianom częściowej satysfakcji, czy wreszcie stanowisko i badania naukowców, jakby nie istniały i nie mają żadnego znaczenia. Proponuje jednak „Stalexport” polubowne załatwienie sprawy i przyjęcie warunków węgierskich. Wyliczenia szkód „nie stanowią jego zdaniem żadnej podstawy do wystąpienia z jakimkolwiek roszczeniem w stosunku do partnera węgierskiego”, dodaje jednak, że roszczenia uległy przedawnieniu bo upłynął czas gwarancji od dnia przejścia torowiska.

W lutym MPK dowiedziało się, że Węgrzy chcą przystąpić do budowy nowego torowiska, którego koszt byłby mniejszy o 150 tys. rubli. By-

Miało być nowoczesnie

nym załatwieniu reklamacji miano zadecydować na spotkaniu w Budapeszcie. Niestety, do takiego spotkania nie doszło. Nieoczekiwanie też chyba dla siebie, węgierski wykonawca znalazł sojusznika w „Stalexporcie”. Od samego początku zresztą, stanowisko katowickiego przedsiębiorstwa, było co najmniej dwuznaczne. Wręcz proponowano MPK, by reklamację załatwiali przedsiębiorstwo, „Stalexport” miał włączyć się dopiero potem. Długo musieliśmy przekonywać katowickich specjalistów, że następne spotkanie w sprawie torowiska powinno odbyć się w Krakowie, bo tylko tu można zobaczyć co wyszło z eksperymentu. Gdy wreszcie doszło do spotkania, Węgrzy podbudowani opieszałością czy wręcz niechęcią do uznania reklamacji ze strony zawierającego umowę, zmienili swoje stanowisko. Stwierdzili, że torowisko... jest dobre. Zaproponowali jednak „wspaniałomyślnie” obniżenie wynagrodzenia o 100 tys. rubli. Miało to być równoważnością uszkodzeń 46 płyt. Nie wliczono w to demontażu płyt i wbudowania nowych. Oczywiście jest, że na taką „łaskę” nie można było zgodzić, tym bardziej, iż już w czerwcu 85 roku, do wymiany nadawało się... 209 płyt. Propozycja MPK brzmia:

wały powoli, lecz systematycznie, pełnić swoją rolę, bo w powstających dziurach ukazywały się stalowe pręty. Badania dowiodły także, że odprofilowane płyty to jedna sprawa, a niejednorodność betonu w nich to druga. Nic dziwnego, że wylatują dziury.

Ponieważ MPK uważało, że za godziwe przecież pieniądze, należy się godziwy produkt, w styczniu br. do „Stalexportu” poszło kolejne pismo, tym razem już do dyrektora naczelnego. Powiadomiono w nim o milionowych uszkodzeniach, żądano ostatecznego załatwienia sprawy z arbitrażem międzynarodowym włącznie. Jednocześnie informowano o chęci wystąpienia na drogę sądową.

Poskutkowało na tyle, że w piśmie skierowanym do MPK, dyrektor stwierdza, że torowisko jest dobre, bo... zostało dopuszczone do eksploatacji i przez cały czas nie zostało z niej wyłączone. Jeżeli to ma być koronnym argumentem przemawiającym za „dobrą jakością torowiska i jego elementów” a takie stwierdzenie można przeczytać — pogratulować dyrektorowi rozeznania w problemie. Zdaniem dyrektora „Stalexportu” do deformacji doszło podczas eksploatacji i przyczyną są dziś trudne do ustalenia. Stwierdzenia samych Węgrów, już

li wspaniałomyślniejsi niż „Stalexport”, bo ten zaproponował tylko 100 tys. Nawet zaakceptowano, w pierwszej chwili, tę propozycję, ale na nowy kontrakt było już za późno, bo umowy zawierane są z rocznym wyprzedzeniem. Nie można było też zdobyć tak szybko dewiz, a Węgrzy uczynili zastrzeżenie, że umowa może być sfinalizowana tylko w roku 1986. Znowu więc do porozumienia nie doszło. W tej sytuacji z węgierskiego przedsiębiorstwa przysłano dwóch robotników do usuwania szkód. Przyjechali, popatrzyli i odjechali, gdyż tego we dwóch załatwić nie mogli. Torowisko niszczyło nadal, w tej chwili są już takie odcinki, gdzie uszkodzonych jest już ponad połowa płyt. Na torowisku ułożono 626 płyt, z czego 503 są dziś uszkodzone. Dalsza eksploatacja ul. Pstrowskiego jest już ogromnym ryzykiem. Podjęto decyzję o naprawie płyt. Jeśli dojdzie do rozprawy arbitrażowej problem rozpatrywać będą prawnicy. Jeżeli dziury będą połatane, trudno będzie stwierdzić rozmiary zniszczenia. Do zainteresowanych poszły następne teleksy. Nawierzchnia została sfilmowana. Sprawa trwa.

FILOMENA SERWIN



W szczucińskim muzeum

W TRAKCIE, poświęconych komunikacyjnej pasji, wakacyjnych wędrówek, udało mi się zwiedzić Okręgowe Muzeum Drogownictwa Regionu Krakowskiego utworzone przy Rejonie Dróg Publicznych w Tarnowie, a mieszczące się w budynku Obwodu Drogowego w Szczucinie. Twórcą, organizatorem, założycielem i kustoszem jest kierownik obwodu — **Marceli Bochenek** — entuzjasta swojego zawodu, długoletni i nieustraszony kolekcjoner dokumentów i pamiątek techniki drogowej. Oficjalnie historia muzeum rozpoczęła się 9 czerwca 1983 roku, kiedy to otwarto w Szczucinie „Izbę Pamięci Pracy Drogowców”.

Muzeum ma 160 m kw powierzchni wystawowej. Mieści się przy drodze krajowej 73 Tarnów — Kielce. Zajmuje też 1 ha na otwartej przestrzeni, gdzie eksponowane są maszyny i urządzenia drogowe. Ekspozycja obejmuje 10 działów: drogi, mosty, przyrządy pomiarowe i geodezyjne, narzędzia, dokumenty, laboratorium, biblioteka, skansen maszyn i urządzeń drogowych, izba regionalna. W bardzo fachowo i estetycznie urządzonej placówce obejrzeć można m. in.: modele mostów i wiaduktów, projekty, rysunki i dokumentację techniczną zabytkowych obiektów inżynierskich, mapy samochodowe, pamiątki po twórcach dróg i mostów — zdjęcia, dyplomy, odznaczenia, przyrządy pomiarowe i narzędzia do robót nawierzchniowych. Najbardziej chyba niecodziennym eksponatem, jest dokument na firmowym papierze Watykanu, potwierdzający, że papież Jan Paweł II brał udział w roku 1938, jako członek junackiego hufca pracy, w budowie drogi Zawoja — Krowiańska.

Otoczenie budynku stanowią zabytkowe drogowaskazy i słupki kilometrowe z drogi Dąbrowa Tarnowska — Mędrzechów, wałki, zrywarki, równiarki i inne maszyny drogowe (jest nawet wąskotorowa lokomotywa spalinowa WLS-40).

Ekspонатów wciąż przybywa, gdyż kustosz M. Bochenek, po uzyskaniu informacji o interesującym dokumencie lub starej maszynie, dokłada wszelkich starań, by doprowadzić do przejęcia eksponatu na rzecz muzeum. Uda mu się bezkonfliktowo, przy życzliwym poparciu Dyrekcji RDP, pogodzić pracę w Obwodzie Drogowym z obowiązkami kustosa, włącznie z prezentowaniem kolekcji gościom. Księga pamiątkowa pełna jest wpisów przedstawicieli Centralnego Zarządu Dróg Publicznych i poszczególnych rejonów, członków konferencji naukowo-technicznych, gości z granicznych i młodzieży. Muzeum utrzymuje ścisłe kontakty z głównym specjalistą ds. ochrony zabytków Dyrekcji Generalnej Dróg Publicznych i z Muzeum Techniki NOT w Warszawie.

Motywy przewodnim szczucińskiej placówki jest, według słów Marceliego Bochenka, „nasz wspólny obowiązek w stosunku do tych, co byli przed nami, i tych, co przyjdą po nas”.

Miło jest mieć świadomość, że my — członkowie w Klubie Miłośników Komunikacji Miejskiej przy MPK, entuzjaści historii techniki transportu, nie jesteśmy osamotnieni w wysiłkach mających na celu ocalenie, udostępnianie i jak najszerzą prezentację pamiątek po naszych poprzednikach — twórcach obecnego obrazu polskiej komunikacji oraz, że historia techniki nareszcie zaczyna znajdować należne jej miejsce w kulturze narodowej.

Kustoszowi Marcelemu Bochenkowi życzę dalszej, godnej najwyższego podziwu i uznania, wytrwałości w pracy społecznej i szczęścia w zdobywaniu eksponatów, a równocześnie za pośrednictwem „Sygnałów MPK” przekazuję jego apel do posiadaczy dokumentów i innych pamiątek rozwoju techniki drogownictwa o ich ochronę i przekazanie szczucińskiemu muzeum.

Adres muzeum: Obwód Drogowy Szczucin, 33-230, woj. tarnowski.

ŁUKASZ ROKITA

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej przy MPK Kraków

twierdzi M. A. Piątek

Przecież poprzez samo prowadzenie akcji „Trza mieć serce” kontaktuję się na co dzień z nauczycielami, bo przecież członkami zespołów artystycznych występujących w domach starców przede wszystkim są dzieci i młodzież w wieku szkolnym. Skoro już jesteśmy przy tym zagadnieniu pragnę podkreślić, że kluczowe stanowiska w Zarządzie Oddziału Związku Podhalan, któremu „przeszuję” piastują osoby z przygotowaniem pedagogicznym. Otóż zastępcą moim jest p. **Zofia Boblak** — nauczycielka Szkoły Podstawowej nr 1 w Cichem Dolnym; sekretarzem — p. **Maria Styrzula** — po kursie w tym kierunku; przewodniczącym Komisji Rewizyjnej — p. **Onufry Chrobak** — kierownik Szkoły nr 3 w Cichem Górnym, członkiem zarządu także jest nauczycielka ze Szkoły nr 2 króla Jana Sobieskiego — p. **Anna Staszul**. W Komisji Weryfikacyjnej zasiadają 2 nauczycielki **Maria Gerberuk** i **Anna Krzysiak**, i to nie „byłe jakie”, bo obie należą do uzdolnionych twórców ludowych — układają sztuki teatralne i trudnią się rekodownictwem. Zaś specjalistka nauczania początkowego p. **Ewa Grelecka** jest przewodniczącą Komisji Ochrony Zabytków, Architektury i Budownictwa Regionalnego, a zaś nauczyciel wychowania fizycznego p. **Lucjan Grelecki** przewodniczy naszej Komisji Ochrony Zdrowia. A mój serdeczny kolega — prezes Krakowskiego Oddziału Związku Podhalan mgr inż. **Kazimierz Lassek** jest nie tylko z wy-

kształcenia ale i urodzenia pedagogiem.

Podkreślam fakt, że wszystkie zespoły folklorystyczne z którym przypadało mi jeździć po placówkach opiekuńczych w ramach akcji „Trza mieć serce” — mają kierowników artystycznych o dobrym przygotowaniu pedagogicznym.

A co sądzą koledzy — kierowcy o Pańskiej pasji „Trza mieć serce”?

I oni czasem muszą mnie traktować jako... zło konieczne... Pracę wykonuję z terminarzem i zegarkiem w ręku. Kiedyś przydarzyło mi się z braku czasu wyjechać autobusem na linię obsługi poza kolejną. Temu koledze, który z tego powodu najbardziej protestował odparłem: „Najlepszy kolego, absolutnie mi nie przeszkodziłeś tym, że stałeś w kolejce”. Zostało to pokwitowane w poczekalni kierowców ogólnym śmiechem, ale życzliwym.

Myszę Panie Mieczysławie, że używając słów aktora w tej „jednej z najpiękniejszych akcji w Polsce” nie zabrakło takich zdarzeń, które budziły niepokój i zdenerwowanie, a dobrze się kończyły...

Kiedyś zostałem znielaczka nocą napadnięty od tyłu, po prostu napastnik wziął mnie za kogoś innego. Ponieważ był on ode mnie lepiej zbudowany, przeto miałem ograniczone możliwości odparcia bezprawnego ataku. W tej sytuacji dotkliwie go pogryzłem, albowiem wchodził tu w grę z każdej strony element zaskoczenia, dlatego uży-

łem ostatecznego i najpewniejszego środka w jaki wyposażała mnie natura. O pogryzieniu człowieka zameldowałem milicji. Funkcjonariusze MO do tego wydarzenia podeszli z humorem, nakazując mi w innym terminie zgłosić się do aresztu, bo ponoć komendant przez omyłkę zabrał klucze do kieszeni, gdzie wyszedł, no i nie zdążył wrócić. Zgłosiłem się po tygodniu z nadzieją, że specjaliści od porządku społecznego znajdą dla mnie jakieś godziwe miejsce odosobnienia. Niestety! Byłem niezmiernie rozczarowany, bo panowie milicjanci orzekli, że wprawdzie odnaleźli pogryzionego, ale delikwent uparcie twierdził, że został pogryziony przez psa. W tej sytuacji milicjanci odpowiedzieli mi, że zmuszeni są uznać zdarzenie za niebyłe.

Panie Prezesie, czy natknął się Pan na jakieś zdarzenie budzące zgrozę?

Oto fakt w najmniejszym nawet nie zmienionym szczególe. Pewne dobre sytuowane małżeństwo miało urodną córkę — jedynaczkę. Po „ukończeniu” szkoły, dziewczyna ta nadal uczęszczała na zajęcia o kierunku specjalistycznym, a chodziła pieszo z wioski 3 km do pobliskiego miasteczka, po drodze był mostek i zagajnik. Był jesienny czas — „szarówka”. Nagle spod mostku wyskoczył zbir, zaatakował dziewczynę, obnażył i zgwałcił. Dziewczyna doznała tak silnego szoku, że nabawiła się trwałego kalectwa. Dlatego do końca życia zostanie ona w domu opieki społecznej. Przekazała mi tę wieść pani

dyrektor Państwowego Domu Pomocy Społecznej dla Dorosłych w Nowej Wsi Elckiej. Z nieuleczalnie chorą dziewczyną rozmawiałem, mam nawet wpis w książce pamiątkowej własnoręcznie przez poszkodowaną sporządzony.

Panie Prezesie, a jakie wydarzenie w sposób najbardziej szczegółowy utkwiło Panu w pamięci?

W swej wędrówce po placówkach opiekuńczych ojczystego kraju szczęśliwie udało mi się dotrzeć z zespołem do Państwowego Domu Pomocy Społecznej dla Dorosłych w Suwałkach. Po występie pani dyrektor zaprosiła mnie do swego gabinetu. Od razu rzucili mi się w oczy wykresy (układ współrzędnych x-y) wiszące na ścianie. Cóż to takiego było? Otóż pani dyrektor była z wykształcenia socjologiem, a podległy jej dom opieki potrafiłowała jako warsztat pracy naukowej. Wykresy te dotyczyły zdarzeń o których nikt nie chce myśleć, dotyczyły „zeiśń śmiertelnych”, czyli była to wkompilowana w matematyczny układ współrzędnych śmiertelność w czasie. Dowiedziałem się z tej dokumentacji, że najczęściej pensjonariusze umierają w wigilię świąt Bożego Narodzenia i w Wielką Sobotę. Wszelki komentarz jest tu zbędny, nad to stwierdzenie, że w te dni człowiek stary szczególnie przeżywa rozłąkę z rodziną, samotność... W tym momencie szczególnie uprzytomniłem sobie, jak konieczna jest akcja „Trza mieć serce”...

(Ciąg dalszy na str. 6)



Ze starej krakowskiej prasy

TRAMWAJ ELEKTRYCZNY
MINIATUROWE wagoniki, co przez parę ostatnich tygodni wystawy elektrycznej w Paryżu przewoziły ciekawą publiczność od Placu Zgody do gmachu wystawy. Były ściśle biorąc tylko pewnego rodzaju cackiem, któremu nie bardzo można było wróżyć bliskiego praktycznego użytku. Wkrótce atoli ma nastąpić nowa i tym razem poważniejsza próba tej nowej lokomocji, ale według zupełnie nowej metody. Wagon tego nowego tramwaju mieć będzie w sobie baterię elektryczną, która nadawać mu będzie ruch automatyczny. Kiedy przy owej pierwszej próbie maszyna parowa ustawiona w pałacu przemysłowym dawała siłę pociągowa, ta nowa próba odbywać się będzie na linii ciągnącej się wzdłuż bulwaru St. Germain, na

której obecnie krąży kilkanaście wielkich wagonów ciągniętych przez konie
(„CZAS” — 17 marca 1882 r.)

SPRAWY MIEJSKIE
Roboty przygotowawcze do urządzenia drogi żelaznej (tramwaj) rozpocząć się mają w przyszłym miesiącu. O ile się dowiadujemy ma wkrótce przybyć tu w tym celu inżynier banku belgijskiego, z którym gmina zawarła w zeszłym roku umowę. Pierwsze tory pójdą od Mostu Podgórskiego na dworzec kolei żelaznej przez ulicę Grodzką, Rynek i Floryańską.
(„CZAS” — 22 kwietnia 1882 r.)

NIEDBAŁE BRUKOWANIE
ULIC
Z powodu budowy kolei konnej dochodzą do nas liczne zażalenia na niedbałe brukowanie

ulic, na których tor kolejowy jest zakładany. Ulica Floryańska pod tym względem przedstawia stan najbardziej opłakany. Skoro urząd budowniczego miejskiego, do którego przede wszystkim należy czuć nad tym, baczność oka na sprawę nie zwraca, sprawę tę publicznie poruszając zwracamy uwagę Zarządu miasta na stan bruków, przez przedsiębiorstwo budowy już ukończonych i tuszymy sobie, że póki czas bruki do należytego stanu doprowadzone będą. Gdyby to nie miało nastąpić, sądzymy że odroczenie otwarcia toru kolejowego póki bruki należycie naprawione nie będą, zapobiegnie niedogodnościom i nieporządkom powstałym.
(„CZAS” — 19 września 1882 r.)

PRZED 15 PAŹDZIERNIKA
Próbne wagony tramwajowe przebiegają już po szynach ku wielkiej radości pauperów krakowskich. Dodajmy dla pociechy przedsiębiorstwa, że obecnie w Paryżu modnym jest jeździć tramwajem; wszystkie eleganckie damy, dawne i nowe, nie wyjmując pani Pourtales wsiadają do tramwaju. Może to zachęci high-life krakowski. Tramwaj nasz otwartem ma być 15 października.
(„CZAS” — 27 września 1882 r.)

Wybrała: (M.B.)

KRONIKA WYPADKÓW

SIERPIEŃ

▲ **SPECJALISTA** ds. płac Janusz Treła, 13 sierpnia, podczas otwierania drzwi wejściowych do biurowca, doznał rany ciętej dłoni. Przyczyną wypadku było oduruchowe, niewłaściwe naciśnięcie dłonią drzwi w miejscu, gdzie znajdowała się szyba. Wina poszkodowanego. Zwolnienie lekarskie — 10 dni.

▲ **Slusarz torowy** Aleksander Dudzik z Zakładu Torów, 18 sierpnia, podczas rozładunku szyny nie objętej łańcuchem, doznał stłuczenia przedramienia i pęknięcia poduszki drugiego palca prawej ręki. Winę za wypadek ponosi zakład pracy, gdyż nie nadzorowano szczególnie niebezpiecznej pracy. Poszkodowany nadal przebywa na zwolnieniu lekarskim.

▲ **Motorniczy** Konrad Pach z zajezdni w Nowej Hucie, 18 sierpnia, podczas wychodzenia z wagonu tramwajowego, postawił nogę na krawędzi stopnia, zsunął się i doznał skręcenia stawu skokowego lewej stopy. Wina poszkodowanego, który nie zachował ostrożności przy schodzeniu ze stopni. Zwolnienie lekarskie — 9 dni.

▲ **Elektromonter** Władysław Ochmański z zajezdni w Płaszowie, 21 sierpnia, podczas transportu akumulatora, doznał oparzenia elektrolitem prawego oka. W tym przypadku nikt nie zawinił. Poszkodowany nadal pozostaje na zwolnieniu lekarskim.

▲ **Mechanik** Jan Cichoń z Woli Duchackiej, 26 sierpnia,

podczas wyciągania spod przedniego zawieszenia wózka, został uderzony dolnym wahaczem zawieszenia, co spowodowało złamanie kości palca środkowego lewej ręki. Winę ponosi zakład pracy, ponieważ tolerowane było używanie niepełnosprawnego wózka.

★

W sierpniu, według informacji Działu Wypadkowego, tabor MPK brał udział w 128 wypadkach i kolizjach drogowych. W 30 z nich zawinił pracownicy naszego przedsiębiorstwa. W ZAB zanotowano w tym czasie 10 wypadków i kolizji, w tym 4 zawinione, w ZAC — 5, w ZAW — 11 (4 zawinione), w ZAP — 16 (7 zawinionych), w ZTH — 26 (5 zawinionych), w ZTP — 53 (9 zawinionych), w ZTX — 3, w ZTS — 3 (1 zawiniony), w grupie innych pojazdów — 1.

(M.B.)

Zza biurka

Kryzys nie usprawiedliwia

Nowoczesność coraz mocniej wdiera się do różnych dziedzin życia. Nie może rzecz jasna ominąć i komunikacji miejskiej. Choćbyśmy nie wiem jak się bronili, to przecież i tak trzeba wymieniać tabor na coraz nowocześniejszy, stosować lepsze metody zarządzania, kierowania. Mówi inż. WACŁAW KORDEUSZ, generalny projektant wodociągu z Raby dla Krakowa, że przed kilku laty usiłował zainteresować sprawą stosowania mikrokomputerów krakowskie przedsiębiorstwa komunalne. Wówczas nie wykazały one zainteresowania sprawą. Dziś jest już zupełnie inaczej. W MPK coraz szerzej wykorzystuje się komputery, z uwagą śledzi światowe nowinki zapraszając fachowców z tych dziedzin. Chociażby ostatnio gościł w przedsiębiorstwie profesor politechniki w hollenderskim Delft PETER HAKKESTEEGT wygłaszając odczyt o sterowaniu dyspozycyjnym w komunikacji zbiorowej.

Takie jest nieubłagane prawo czasu takie są potrzeby życia. Ale prawdą jest też, że nowoczesność niesie ze sobą nieodłączny element ryzyka. Z jaką nadzieją przyjmowaliśmy przed dwoma laty pierwszy odcinek węgierskiego torowiska tramwajowego. Ba! Załowaliśmy wówczas, że z powodu przeciągających się pertraktacji, nie można go położyć na pierwszej obwodnicy, tam gdzie byłoby najbardziej potrzebne. Minęły dwa lata i dziś możemy sobie powiedzieć, że całe szczęście iż eksperyment zrobiono jednak nie w samym centrum miasta. Jak wygląda ta sprawa dokładnie piszemy w tym numerze „Sygnałów”. Czy jednak tym, którzy zdecydowali o sprowadzeniu węgierskiej technologii, postanowili zaryzykować, należało się tylko słowa krytyki? Z całą pewnością nie. Wszak nie ulega wątpliwości że chociaż ten akurat eksperyment nie powiódł się, to z przyczyn jednak leżących po stronie wykonawcy, a nie twórcy pomysłu. Sądząc, że ten po zastosowaniu właściwych materiałów z całą pewnością zda egzamin.

Przykładem niechęci do nowoczesności jest opisywana również w tym numerze sprawa „Klarisolu”. Tu jednak eksperyment niebył udaje się w MPK bardziej z przyczyn organizacyjnych. Dlaczego? Na to pytanie niech spróbują odpowiedzieć zainteresowani. W artykule raczej wyłożono dość jasno.

Mimo trudności postępu nie da się zatrzymać. To co jeszcze niedawno wydawało się utopią, dziś coraz częściej jest zwyczajnością, na którą nie zwracamy uwagi. Przecież przed niewielu laty na tramwajowych wagonach wisiały „winogrona” pasażerów, których nawet nie usiłował zlikwidować motorniczy czy konduktor. Dziś żaden pojazd nie ruszy bez dokładnego zamknięcia drzwi, chociaż czasem nowe urządzenie bywa przyczyną śmierci przytrafiętego pasażera. Nie znaczy to jednak, że możliwe jest odejście od jego stosowania. O sprawach tych również piszemy w tym numerze gazety.

To tylko jeden przykład, a podobne można mnożyć. Postęp jest koniecznością i żadne opowiadania o kryzysach, trudnych sytuacjach ekonomicznych, tego nie zmienia, choć prawdą jest, że mogą utrudnić marsz do przodu. Chociaż znane są liczne wypadki, gdy właśnie trudności, konieczność zastąpienia znanych, lecz drogiej urządzeń innymi, doprowadzała do lepszych, skuteczniejszych, rozwiązań. Kryzys jest dla wielu tylko usprawiedliwieniem ich niechęci, wygodnictwa i niechęci do zmian.

KRZYSZTOF GACEK

Trza mieć serce

(Ciąg dalszy ze str. 5)

Wiadomo, że taka działalność wymaga znacznych nakładów finansowych. Wspominał Pan, że często jeździ z zespołem za własne pieniądze. Czy jeszcze ktoś Panu w tym pomaga?

Jeśli wolno mi pomarzyć — przypuśćmy gdyby tak Ministerstwo Zdrowia i Opieki Społecznej zwróciło mi koszty poniesione na organizowanie odwiedzin pod hasłem „Trza mieć serce” w placówkach opiekuńczych całego kraju; to za pieniądze, które wydałem w ciągu 10 lat, miałbym piękną wille w Zakopanem, wcale nie gorszą od tej wybudowanej za amerykańskie dolary. Ale nie tylko pensja posługuje się w realizacji hasła „Trza mieć serce”. W przypadku, gdy spodziewany jest wyjazd dziecięcy, kilkudziesięcioposobowego zespołu góralskiego — nie starczyłoby mi pensji (bo przecież są inne wydatki pośrednio z akcją związane), dlatego, że tak się wyrażę, „kombinuję”. Moja „kombinacja” polega na tym, że w czasie wolnym wyjeżdżam do Zakopanego, ale nie na „leżakowanie” jak to robią tradycyjnie urlopowicze, ale chwytam za kosę, zaś zimą zamiast jeździć na nartach — ładuję gnój podczas wywożenia „do wyciercha”. Za to otrzymuję surowiec na posiłki (ziemiaki, mięso itp.), który dostarczam „taniej stołowej” w mieście, gdzie ma być występ. No i mam z głowy obiad dla zespołu wartości kilku, a czasem kilkunastu tysięcy złotych.

Panie Adamie, a jak Pan widzi przyszłość naszego kraju?

Przed wszystkim w poprawie działalności władzy i administracji państwowej. Poprawę tę w pewnym stopniu odczułem ostatnio na własnej skórze. Otóż w końcu lat siedemdziesiątych napisałem 2 kg listów nim zdjęto ze stanowiska pewnego opieszałego pracującego funkcjonariusza państwowego. Zaś później — skarg na pracownika administracji państwowej już napisałem mniej, bo 1 kg. Potem podlaźla pod ostrze mojego pióra grupa, na którą zużyłem już 60 dkg papieru. A w ubiegłym roku na realizowanie marzeń o zamianie na fotelu dyrektorskim dużej instytucji kulturalnej napisałem „tylko” pół kilograma papieru. Żywię nadzieję, że obecnie uda mi się zejść do normy 10 dkg listów na jednego delikwenta.

Ma Pan częste kontakty z chorymi i niepełnosprawnymi ludźmi. Czy nie marzyło się Panu zostać lekarzem?

Oczywiście! Ale marzenie w jakimś sensie zrealizowałem. Bo przecież tam, gdzie zawodzi nowoczesna medycyna i człowiek, pomimo najlepszej wiedzy i woli medyków — nadal pozostaje przykuty do łóżka na długie lata w zakładzie dla nieuleczalnie i przewlekłe chorych; wtedy sprawa nie jest jeszcze przegrana. Zjawiamy się my — zespół regionalny! Góralska nutka, uśmiech, serdeczne słowo, to jak ziola, nikomu nie zaszkodzi, a skutek dodatni — pewny. Kiedyś po występie zespołu „Swarne Cichowiany” pan ordynator Wojewódzkiego Szpitala w Gnieźnie powiedział, że jesteśmy „sprzymierzeńcami służby zdrowia”, bo wszczepiamy pacjentom element nie mniej istotny od

zabiegu lekarskiego, ten pogodny nastrój, który jest niezbędnym elementem pomyślnego leczenia.

My tu cały czas poważnie rozmawiamy, a przecież Pan ze swoimi zespołami regionalnymi szerzy duchową pogodę i rozwesela ludzi. Może i naszym czytelnikom opowie Pan jakąś wesołą przegdykę ze swoich wędrówek po kraju?

Autentyczny przypadek.

Kto choć raz odwiedził podhalańską wieś na pewno dowiedział się, że na Skalnyim Podhalu w powszechnym użyciu jest sól glauberska jako środek leczniczy. W niektórych przypadkach chorobowych sól glauberską aplikuje się nie tylko czworonożnym ssakom zaliczanym do inwentarza domowego, ale także dwunożnym (homo sapiens) z tym, że np. człowiekowi daje się inną porcję, owcy inną, a jeszcze inną koniowi. Toteż zaistniała kiedyś taka konieczność w Chocholowie, gdzie natychmiast posłano po sól do miejscowej apteki nie byle kogo, ale absolwenta przedszkola — Krzysia (tego, który brał udział w występie „Orląt” na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów „Płaszów”, w roku 1983 z okazji Dnia Kobiet). Zdyszany mały klient wpada do apteki i od wejścia krzyczy: „Panie japytkor, dojdzijs mi soli glauberskiej!”

„A czy to dla człowieka?” — zapytał pan magister.

„Ka ta! — nie, bo lo ciofki!”

Będąc przy temacie leków chciałbym podkreślić, że gdziekolwiek jestem na wsi — wszystkim zawsze przypominam o konieczności przechowywania leków w oryginalnych opakowaniach. Miałem kiedyś taki przypadek. Zjawiłem się w Dzianiszku w zagrodzie zaprzyjaźnionego gajdy, mojego serdecznego przyjaciela. Ten zauważył, że mam „pokasłuje”. Ponieważ sam był zajęty czyszczeniem konia, zaproponował, abym

samoobsługowo wziął syrop sosnowy z kredensu. Istotnie stała mini-flaszeczka w kredensie, a że leku było już na dnie pociągłem sobie jak to pijący mawiają — „prosto z flaszki”. Poczułem mocno szczypiący w język — gorzki, cierpki smak. Po spojrzeniu do lustra zauważyłem, że usta mam fioletowe. Wychodzę więc do „swoka” na podwórze, ale on moje pytanie co to za lek, uprzedził krzyżując: „cóżś zrobił, to były krople lo kobyły a nie lo tobie!!!” Chociaż był to specyfik do przemycania ran zwierzęcia, to jednak stwierdziłem, że kaszel ustąpił...

A wie Pan... myślę, że nasz krakowski „Przekrót” ma i dzięki temu tak wielką poczytność, że każdy egzemplarz zawiera złote myśli. Jaką więc złotą myśl dedykowałby Pan naszym czytelnikom?

Kiedyś przed laty na królewskiej drodze w Krakowie spotkałem niezwykle milego i sympatycznego obywatela USA, władającego piękną polszczyzną. Był to członek Polsko-Amerykańskiej Komisji ds. Współpracy Naukowo-Technicznej. Korzystając z tak pięknej i jedynej tego rodzaju akcji zadawałem uczonemu 3 pytania:

1. Co powinno się zrobić, aby był pokój między narodami?

2. Co powinno się zrobić, aby Polska była coraz zamożniejsza, a jej obywatelom żyło się coraz lepiej?

3. Co powinien zrobić każdy człowiek z osobną, aby go szczęście w życiu nie omijało?

Byłem wprost zaszokowany zarówno precyzją jak i zwięzłością wypowiedzi światowej sławy polskiego pochodzenia uczonego; odpowiedział wyczerpująco, używając w tym celu zaledwie 2 wyrazów: „WYPEŁNIĆ ZOBOWIĄZANIA”.

I tę myśl dedykuję Czytelnikom wraz z najlepszymi życzeniami. Dziękuję za rozmowę.

(x)

Sport rekreacja

Turystyka

Puchar dla Zakładu Nadzoru Ruchu



(Dokończenie ze str. 1)

bydwał z ZNT, a trzecie miejsce zajął Edward Seibor z Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych.

W wieloboju strzeleckim, którego uczestnicy wykazać się musieli umiejętnością strzelania z pistoletu i karabinka pneumatycznego, i łuku sportowego oraz rzucania rzutkami do celu zwyciężyli:

kategoria pierwsza: Przemysław Nowak — Zakład Autobusowy Czyżyny, przed Wojciechem Pszykiem — ZNR i Rafałem Muchą ZNT. Startowało 44 młodych ludzi.

Kategoria druga: Jolanta Wiechnik przed Urszula Bojda i Małgorzatą Jaczyną z Zakładu Tramwajowego Podgórze. Tu było najmniej chętnych do sprawdzenia umiejętności strzeleckich, gdyż udział wzięło tylko 5 pań.

Kategoria trzecia — Halina Pszyk, przed Elżbietą Kaczmareczką i Teresą Rzeźnik — wszystkie z Zakładu Nadzoru Ruchu. Startowało 7 uczestników.

Kategoria czwarta — Andrzej Mitka z Zakładu Autobusowego Wola Duchacka, przed Januszem Rybakiem z Zarządu Przedsiębiorstwa oraz Robertem Gałdzińskim z Zakładu Nadzoru Ruchu i Jackiem Kuczajem z Zakładu Taksówek, którzy zajęli wśród 42 startujących ex aequo trzecie miejsce.

Kategoria piąta: Stanisław Uchacz z Zakładu Budowlanego przed Stanisławem Rzeźnikiem i Marianem Rogowskim z Zakładu Nadzoru Ruchu. Udział wzięło 16 panów.

I wreszcie ostatnia z indywidualnych konkurencji — wielobój siłowy. Składały się nań: podnoszenie ciężarka o

wadze 17,25 kg, rozciąganie ekspandora i rzut piłką lekarską. Godny odnotowania jest fakt 90-krotnego podniesienia ciężarka przez zwycięzcę tej konkurencji Andrzeja Mitkę.

W kategorii czwartej (ten wielobój rozegrali między sobą tylko mężczyźni) zwyciężył wspomniany Andrzej Mitka, przed Januszem Rybakiem i Mirosławem Tworkiem z Zak-

od maja turnieju piłkarskiego. Niemal na zakończenie spartakiadowych zmagani rozegrano dwa mecze. Ich zwycięzcom przypadło trzecie i pierwsze miejsce. Najpierw w zmaganiach o brązowy medal Zakład Tramwajowy z Nowej Huty nie utrzymał prowadzenia 4-1 i zremisował z Zakładem Autobusowym z Woli Duchackiej 4-4. Rozstrzygnięcie zapadło więc dopiero w rzutach karnych, których wykonawcy nie grzeszyli precyzją. W efekcie po 5 kolejkach „dziewiątek” (z tej odległości strzelano karne na małe bramki), zwyciężyli przedstawiciele Woli 2-0. W wielkim finale zmierzyły się drużyny ogólnego faworyta rozgrywek — Zakładu Nadzoru Ruchu oraz Zakładu Sieci i Podstacji Trakcyjnych. ZNR wykorzystał punkt regulaminu dopuszczający do udziału w zawodach dwóch zawodników zrzeszonych w Krakowskim Okręgowym Związku Piłki Nożnej. Grali więc w tym zespole, nie bacząc na czekający ich za dwie godziny mecz o mistrzostwo klasy okręgowej z krzeszowickim Świttem, dwaj zawodnicy ZKS Tramwaj —

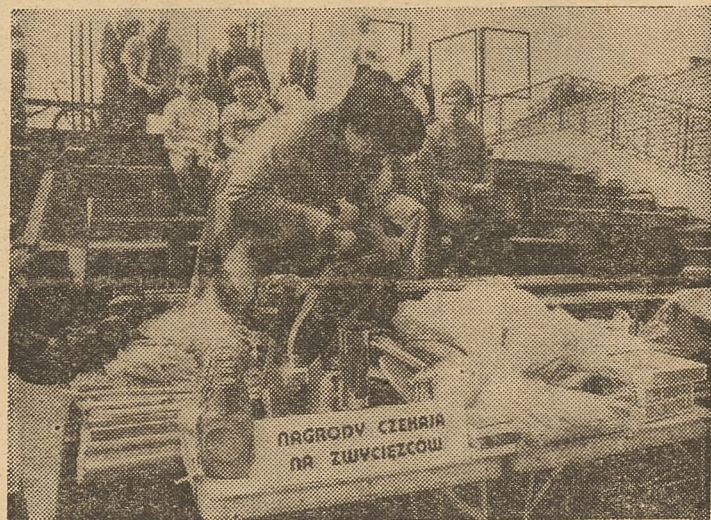


ładu Tramwajowego Podgórze. Startowało 34 uczestników.

W kategorii piątej, najlepszym z 10 konkurentów był Edward Seibor, przed Kazimierzem Muchą i Jerzym Pszykiem z Zakładu Nadzoru Ruchu.

W konkursie przeciągania liny, którego uczestnicy zawiedli nieco organizatorów, stawiając się mniej licznie niż przewidywano, zwyciężył Zakład Autobusowy z Woli Duchackiej, przed drużyną gości spartakiady oraz Zasadniczą Szkołą Zawodową.

I wreszcie finały trwającego



Jerzy Szafraniec i Waldemar Koziol. Tymczasem spotkanie, które miało być dla ich drużyny spacerkiem, potoczyło się w sposób zgola nieoczekiwany. Grająca defensywnie



drużyna ZSiP po jednym z wypadów już na początku meczu uzyskała bramkę i utrzymała tę przewagę niemal do końca spotkania. Mimo chwilami ogromnej przewagi i wielu dogodnych sytuacji zawodnicy ZNR nie mogli uzyskać wyrównującego gola. Udało im się to dopiero na niewiele minut przed końcem. I znów trzeba było przystąpić do wykonywania rzutów karnych. Gdy po pierwszych dwóch seriach było 2-0 dla ZNR, wydawało się, że emocje już się skończyły. Następni strzelcy jednak spudłowali i w efekcie ZNR wygrała rzutami karnymi tylko dwa do jednego. Królem strzelców całego turnieju został Tadeusz Sliwa z ZAW — zdobywca 22 goli.

Zwycięzcy wszystkich kon-

kurencji otrzymali z rąk dyrektora Tadeusza Trzmiela dyplomy, cenne nagrody i medale. Okazały puchar za zwycięstwo w punktacji ogólnej zdobył Zakład Nadzoru Ruchu. Kolejne miejsca zajęły — Zakład Autobusowy Wola Duchacka, Zakład Naprawy Tramwajów, Zakład Sieci i Podstacji Trakcyjnych, Zakład Tramwajowy Podgórze, Zarząd Przedsiębiorstwa Zasadnicza Szkoła Zawodowa, Zakład Budowlany, Zakład Naprawy Autobusów, Zakład Autobusowy Czyżyny. To pierwsza dziesiątka spartakiady.

Uczestnicy sobotnich harców umawiali się na rewanż w roku przyszłym, organizatorzy zbierali zasłużone gratulacje za sprawną przebieg imprezy (nie brakło nawet bufetu z wysmienitymi kanapkami), a jedynym zgrzytem była postawa wobec spartakiady ZKS Tramwaj, o czym piszemy poniżej. (kg)



Problemy z boiskiem

LADNYCH parę lat temu pisaliśmy o bezdomnych zawodnikach sekcji piłki nożnej Zakładowego Klubu Sportowego „Tramwaj”. Dziś zakładowi piłkarze bezdomni już nie są, mają własne, a więc zakładowe boisko.

W Przedsiębiorstwie dwa razy do roku organizowane są spartakiady — letnia i zimowa. Te imprezy organizuje Dział Kultury i Sportu. Spartakiada letnia wymaga boiska, to oczywiste. Wydawałoby się, że skoro je mamy, problemu nie ma. Okazuje się, że jest inaczej. Niektórzy kpią, że w MPK jest wielu „panów na zagrodzie”. Okazuje się, że na własnym boisku nie można organizować spartakiady, bo... Ale po kolei. Od lat Przedsiębiorstwo współpracowało z „Cracovią”. Z obiektów sportowych tego klubu korzystaliśmy często. Tam też planowano odbycie tegorocznej spartakiady. Aliści stan sanitarny stadionu lekkoatletycznego jest taki, iż obiekt został zamknięty przez „Sanepid”. Organizatorzy zaczęli więc szukać gdzie indziej. Zwrócono się w połowie sierpnia do władz zakładowego klubu. Odpowiedź by-

ła odmowna, bo w tym samym dniu o godzinie 16 miał być rozgrywany mecz piłkarski. Nie można go było natomiast przenieść na niedzielę, bo już przeniesiono mecz z 27 tegoż miesiąca. Prezes Ryszard Laskowski twierdzi, że posadzono by klub o machlojki. Ostatecznie boisko zostało wynajęte od „Nadwiślanu”. I tu ciekawostka. „Nadwiślan” gra w tej samej klasie co „Tramwaj”. Także w tym samym dniu o 16 rozgrywał mecz na swoim boisku. Nasi zostali zobowiązani do opuszczenia terenu do godz. 15. Spartakiada się odbyła i można by sprawę zakończyć, ale... Dziwne to, że mając własne boisko, mamy je tylko dla niektórych. Czemu nie padła w ostateczności propozycja zmiany terminu spartakiady? Nie wnika tu, ile Przedsiębiorstwo kosztuje utrzymanie klubu i czy powinno to robić, bo nie chce, by klub likwidowano. Tkwi głęboko w tradycji MPK-owskiej i byłaby to strata oczywista. Zresztą nie o pieniądze sprawa się rozbiła. Znam ludzi, których zaangażowaniu zawdzięczać należy, że klub przetrwał ciężkie cza-

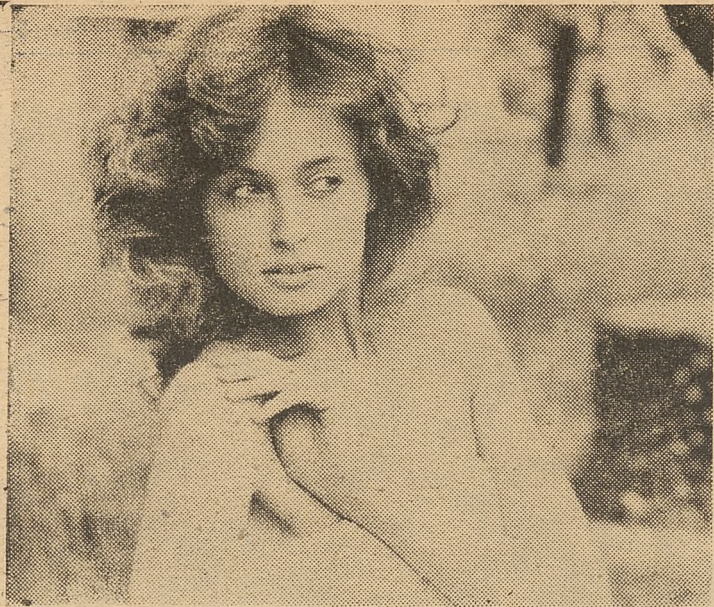
sy. Nie może być jednak tak, by MPK było przy klubie.

Jest też i inna sprawa, która boli byłych działaczy i sportowców. W tym roku w umowie z przedsiębiorstwem komunikacyjnym z NRD przewidziano wymianę grup sportowych. Niemcy już u nas byli, pod koniec września jadą nasi. Zakwalifikowanych zostało 15 osób z klubu. Szkoda, że nie pomyślano o 2, 3 spośród sportowców, którzy reprezentują nasze Przedsiębiorstwo chociażby w rozgrywkach o puchar prezesa Zrzeszenia. Dodam tylko, że ci sportowcy mają tylko, jadąc na mecz wyjazdowy — niektórzy uważają, że aż — oddelegowanie. A podobno stawiamy na sport masowy.

Wprawdzie, gdy pytałam o to zainteresowanych, powiedziano mi, że do wyjazdu to chętni są, a gdy Niemcy byli w Krakowie, nie miał kto się nimi zająć. Także nie można się doczekać i dopytać, by byli zawodnicy zrobili coś społecznemu dla klubu. Szkoda, że tak trudno się dogadać.

(F. S.)





Milo nam donieść, że nasz redakcyjny fotoreporter **STANISŁAW MAKAREWICZ** odnosi sukcesy na ogólnopolskim forum. W zorganizowanym przez „Express Wieczorny” konkursie na najlepsze zdjęcia z pleneru „Miss Polonia '86” w Trzemesznie otrzymał on dwie nagrody. Jury nie przyznało dwóch pierwszych nagród w kategorii reportażu, natomiast trzecią otrzymał nasz kolega za fotoreportaż „Mistrz”. Zdobył on także trzecią nagrodę w kategorii portretu za pracę pt. „Urszula”, którą reproduujemy powyżej.



Po pracy można znaleźć chwilę czasu na wypoczynek. Na zdjęciu od lewej, dobrze znani większości pracowników MPK Leopold Rolnik, Stanisław Gadek i Antoni Kądziołka.

Fot. CZESŁAW DYŁOWICZ

W samym środku nocy pani Malinowska zerwała się ze snu, budząc małżonka.

— Co się stało?

— Miałam okropny sen. Śniło mi się, że wypadłam z tramwaju!

— Na drugi raz trzymaj się mocniej!

★

Koledzy odwiedzają w szpitalu chorego przyjaciela z ich działu:

— Macie teraz więcej roboty — martwi się chory.

— Nie przejmuj się, stary, jakoś sobie poradzimy. Tylko powiedz nam, co ty właściwie u nas robisz?

★

— Tato, tato! — woła synek pana Kowalskiego. — Andrzejek je „Sygnały MPK”!



— Nic nie szkodzi, to są „Sygnały” z ubiegłego miesiąca...

★

Pracownik przychodzi do sekretariatu i słyszy głośne krzyki dochodzące z gabinetu jednego z dyrektorów.

— Dlaczego pan dyrektor tak się wydziera? — pyta sekretarkę.

— Rozmawia z naszym ministrem...

— A nie mógłby przez telefon?

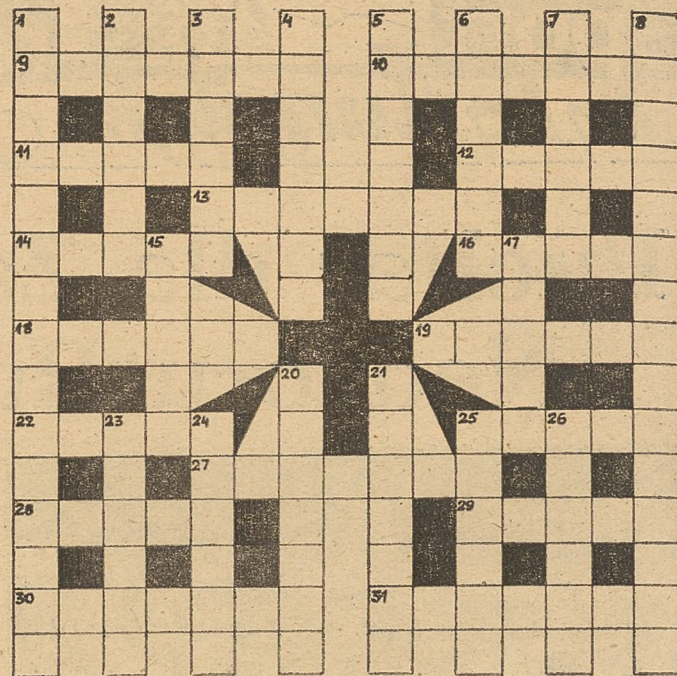
★

Podenerwowana pracowniczka wpada do Rady Zakładowej:

— Dlaczego odmówiliście mi przyznania czasów rodzinnych! Ciekawa jestem, kto się temu sprzeciwił?

— Pani mąż...

KRZYŻÓWKA NR 15



POZIOMO: 9. część skoczni narciarskiej, 10. stan w USA, 11. zamieszanie, rozprężenie, 12. przepływa przez Nizinę Podlaską, 13. imię żony Gałczyńskiego, 14. imię znanej pisarki angielskiej, autorki wielu znanych powieści kryminalnych, 16. znany film Andrzeja Wajdy, 18. niedorzeczność, 19. żyd surowo przestrzegający przepisów Talmudu, 22. kronika, rocznik, 25. na trawie i na lodzie, 27. zwolenniczka kierunku społecznego, 28. likier kminkowy, 29. część zatoki, 30. lupina, 31. azjatycka metropolia.

PIONOWO: 1. znana powieść Dostojewskiego, 2. rysa, szczelina, 3. część „Chłopów”, 4. np. Mata Hari, 5. boeing lub concorde, 6. miejscowość w Górnym Egipcie, znana z ruin świątyni Amona, 7. kurator, 8. powieść Henryka Sienkiewicza, 15. wędrowną grupą teatralną, 17. brazylijski pisarz („Kakao”), 20. w szatni, 21. wydziela żółć, 23. opiekunka dzieci, 24. nędzarz, biedak, 25. odmiana piłki ręcznej dla kobiet zwana też jordan-ka, 26. człowiek ułomny.

Rozwiązanie krzyżówki 14

POZIOMO: rozstaw, Irawadi, elear, adres, Tadeusz, zgaga, manta, Zbaraż, grizli, plaża, Niobe, poletko, agawa, Ragun, izobara, trefniś.

PIONOWO: przeszczepianie, dzieża, sarta, świadek, Liwusz, marazm, patron, nieskazitelność, garaż, alibi, pilotaż, retorta, Aragon, aparat, Norweg, organy.

PARYŻ OBAWIA SIĘ TERRORYSTÓW

Od chwili, gdy ujawniona została próba zamachu bombowego na jednej z linii pospiesznego metra w Paryżu, pasażerowie środków komunikacji miejskiej w stolicy Francji podróżują w atmosferze strachu. Ładunek wybuchowy dużej mocy odkrył przypadkowo mężczyzna, który zajął miejsce pod siedzeniem. Pociąg natychmiast zatrzymano i wszyscy pasażerowie zostali opuścić skład. Po przybyciu specjalnych służb okazało się, że do eksplozji nie doszło na skutek zawilgocenia, gdyż zapalnik nastawiony był na wcześniejszą godzinę. Pociąg, liczący 7 wagonów wiozący ok. 1200 osób. Fachowcy twierdzą, iż w przypadku wybuchu w podziemnym tunelu mogli zginąć wszyscy pasażerowie. Do podłożenia plastikowej bomby przystąpiła się organizacja „Komitet Solidarności z Arabskimi Więźniami Politycznymi”, która przeprowadziła kilka zamachów również w innych miejscach Paryża, domagając się uwolnienia kilku arabskich terrorystów znajdujących się we francuskich więzieniach. Rząd wyznaczył milion franków nagrody za wskazanie terrorystów.

BYŁY MINISTER STANĄŁ PRZED SĄDEM

W Nowym Jorku trwa proces przeciwko byłemu ministrowi pracy w rządzie prezydenta **Ronolda Reagana**, **Raimondowi Donovanowi** i 8 innym osobom, m. in. byłemu senatorowi ze stanu Nowy Jork, **Josephowi Galiberze**, który współdziałał z Donova-

nem. Akt oskarżenia zarzuca im popełnienie 137 przestępstw, w tym kradzież 7 mln 400 tys. dolarów, fałszerstwa kontraktów budowlanych i ksiąg buchalteryjnych. Donovan jako dyrektor wykonawczy firmy budowlanej Schievone Construction Co. podpisywał fałszywe rachunki za niewykonane prace podczas budowy tunelu metra nowojorskiego oraz wiele innych robót, które nigdy nie zostały wykonane. Donovan był aktywnym członkiem Partii Republikańskiej. Podczas kampanii prezydenckiej w 1984 r. brał udział w pracach komitetu na rzecz ponownego wybo-

UMOWA O WSPÓŁPRACY BUDOWNICZYCH METRA

Podstawową pomoc budowniczym warszawskiego metra otrzymują z ZSRR, ale doświadczenia wymieniają również z kolegami z innych stolic krajów socjalistycznych. Właśnie ostatnio podpisana została umowa w sprawie wieloletniej współpracy technicznej pomiędzy Generalną Dyrekcją Budowy Metra w Warszawie a dyrekcją Dopravného Podniku w Pradze, gdzie metro stale się rozbudowuje i unowocześnia. Podstawowe kierunki współpracy to m. in. konsultacja problemów technicznych, dostawy maszyn i urządzeń, udostępnienie dokumentacji, prace badawcze, szkolenie pracowników.

CZYM JEŹDŹA W SZWECJI

Przeciętny Szwed przejeżdża prywatnym samochodem ok. 10 tys. km w ciągu roku, zaś innymi środkami lokomocji, m. in. komunikacji miejskiej, pokonuje rocznie ok. 3 tys. km. 89 proc. podróży, jakie odbywają mężczyźni, ma charakter zawodowy. Kobiety 3/4 swych podróży poświęcają na dowożenie i odwożenie dzieci.

TAKSÓWKAMI W KARKONOSZE

W województwie jeleniogórskim jeździ obecnie ponad 1,3

tys. taksówek osobowych. Znaczna część z nich służy turystom i czasowiczom odwiedzającym Karkonosze. Np. w Karpaczu jest 68 taksówek, a w Szklarskiej Porębie — 34. Są to liczby całkowicie wystarczające do potrzeb.

TROLEJBUSY W STOLICY WİETNAMU

W stolicy Wietnamu, Hanoi uruchomiono pierwszą linię trolejbusową. Sześć pierwszych pojazdów, kursujących po ulicach miasta, wzbudza duże zaniepokojenie, a nawet sensację. Jednak najpopularniejszym środkiem komunikacji miejskiej w tym kraju pozostają nadal rowery.

NA TYLNYM SIEDZENIU TEŻ W PASACH

Od niedawna obowiązują w Szwecji nowe przepisy, zgod-

nie z którymi pasażerowie zajmujący miejsca na tylnych siedzeniach również winni w czasie jazdy zapinać pasy bezpieczeństwa. Już podczas pierwszych kontroli okazało się, że poszanowanie przepisów to niemal narodowa cecha obywateli tego kraju. Na 300 skontrolowanych osób na przedmieściach Sztokholmu do nowego przepisu nie zastosowało się tylko dwóch pasażerów.

ROZKOPANE ULICE DŁUŻSZA JAZDA

Jednoczesny remont kilku naraz ciągów komunikacy-

nych sprawił, że czas przejazdu z jednego końca Lublina na drugi bardzo się wydłużył. Dodatkowe zamieszanie wprowadziły zmiany lokalizacji wielu przystanków komunikacji miejskiej na czas remontów. Ale najgorsze dopiero przed mieszkańcami miasta, bowiem rozpoczyna się przebudowa placu Bychawskiego, jednego z głównych węzłów komunikacyjnych Lublina. Ma ona trwać do końca października.

4 LATA BEZ ALEI NIEPODLEGŁOŚCI

Warszawska komunikację czeka kolejna, w niespełna rok po zamknięciu al. Jerozolimskich, bolesna operacja. W związku z rozpoczęciem budowy kolejnych trzech stacji metra, zamknięcie zostanie dla ruchu kołowego al. Niepodle-

głości. Planuje się przywrócenie ruchu za 4—5 lat. Inna zamknięta arteria — al. Jerozolimskie — być może jeszcze w tym roku zostanie oddana do eksploatacji (oczywiście do mostu Poniatowskiego). Ponadto ruch poprzeczny przez al. Niepodległości zostanie utrzymany. Nowe al. Niepodległości będą w przyszłości szersze o pas środkowy.

NAJDLUŻSZY STRAJK W HISTORII DETROIT

Przedstawiciele strajkujących 7 tys. pracowników służb miejskich w Detroit doszli w sierpniu do porozumienia z władzami miejskimi w sprawie podwyżek płac, co zakończyło najdłuższy w historii miasta 19-dniowy strajk. Strajk kierowców autobusów miejskich zdeorganizował komunikację, zmuszając ponad 200 tys. mieszkańców do korzystania z innych środków lokomocji. Porozumienie przewiduje podwyżkę płac o 13,6 proc. w okresie 3 lat.

WE FRANCJI BENZYNA CORAZ TAŃSZA

Na tegorocznych wakacjach Francuzi podróżowali wyjątkowo tanio. Cena benzyny super kształtuje się obecnie poniżej 5 franków za litr. Spadła również cena beznyni niskooktanowej. Nie jest to podarunek wielkich towarzystw naftowych, a efekt spadku ceny ropy na rynkach światowych. Towarzyszy temu również obniżka cen gazu. Obecnie prywatni użytkownicy płacić będą za gaz o 4,5 proc. mniej niż dotychczas. Obniżka jest jeszcze większa w przypadku zakładów przemysłowych i spółdzielni. (Opr. l-k)